



الجمهورية الديمقراطية الجزائرية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة قسنطينة 1

كلية الحقوق



حق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام

تخصص القانون الدولي العام

تحت إشراف الدكتور:

طاشور عبد الحفيظ

من إعداد الطالبة:

مناصرية زهرة

لجنة المناقشة:

رئيساً	جامعة منتوري - قسنطينة 1	أ.د حسنة عبد الحميد
مشرفاً	جامعة منتوري - قسنطينة 1	أ.د طاشور عبد الحفيظ
عضواً مناقشاً	جامعة منتوري - قسنطينة 1	أ.د بوطرفاس محمد
عضواً مناقشاً	جامعة الحاج لخضر - باتنة	أ.د رحاب شادية

السنة الجامعية: 2014-2015

الجمهورية الديمقراطية الجزائرية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة قسنطينة 1

كلية الحقوق

حق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام

تخصص القانون الدولي العام

تحت إشراف الدكتور:

طاشور عبد الحفيظ

من إعداد الطالبة:

مناصرية زهرة

لجنة المناقشة:

رئيساً	جامعة منتوري - قسنطينة 1	أ.د. حسنة عبد الحميد
مشرفاً	جامعة منتوري - قسنطينة 1	أ.د. طاشور عبد الحفيظ
عضواً مناقشاً	جامعة منتوري - قسنطينة 1	أ.د. بوطرفاس محمد
عضواً مناقشاً	جامعة الحاج لخضر - باتنة	أ.د. رحاب شادية

السنة الجامعية: 2014-2015

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"إِنَّ فِي خَلْقِ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضِ إِخْتِلَافٍ اللَّيْلِ وَالنَّهَارِ وَالْفُلْكِ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ
النَّاسَ وَمَا أَنْزَلَ اللَّهُ مِنَ السَّمَاءِ مِنْ مَّاءٍ فَأَحْيَا بِهِ الْأَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا وَبَثَّ فِيهَا مِنْ كُلِّ دَابَّةٍ
وَتَصْرِيفِ الرِّيَّاحِ وَالسَّحَابِ الْمُسَخَّرِ بَيْنَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ لآيَاتٍ لِقَوْمٍ يَعْقِلُونَ"

صدق الله العظيم

الآية من 163 إلى 164 من سورة البقرة

كلمة شكر

الحمد لله الذي منّ علي بإتمام هذه المذكرة و أعانني على إنجازها على هذا النحو، فله الحمد كله.

واعتراف بالفضل إلى أهل الفضل، فأني أقدم خالص شكري وتقديري لأستاذي الدكتور **طاشور عبد الحفيظ** ، لما تفضل به من إشراف على مذكرتي ، وما بذله من جهد مبارك ، وما أفادني به من توجيهات و نصائح كان لها بالغ الأثر في إنجازها بهذه الصورة.

و شكر كل الشكر للأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة مناقشة المذكرة، الأستاذ **حسنة عبد الحميد** و الأستاذة **رحاب شادية** والأستاذ **بوطرفاس محمد** على ما بذلوه من جهد في دراستها وما قدموه من ملاحظات و توجيهات نافعة، بارك الله فيهم.

كما لا يفوتني أن أشكر كل من قدم لي مساعدة أو أسدى إلي بالنصيحة من قريب أو بعيد.

جزاكم الله عني خير الجزاء.

إهداء

أهدي ثمرة كدي إلى من حملتني وهن على وهن ليس تسع فقط بل العمر كله إلى من فاض

صدرها لظفا و حنان أمي الغالية.

إلى من علمني حب الدراسة وساعدني في التقدم في مشواري العلمي والذي هو قدوتي

وسندي والدي العزيز.

وإلى أخواتي وإخوتي .

إلى روح أخويا العربي و حسين، أهدي ثمرة جهدي.

كما لا أنسى أن أشكر كل من ساعدني كثير وكذلك أصدقائي الذين ساعدوني من قريب

أو من بعيد.

كما لا أنسى أن أهديا هذه الثمرة إلى روح أستاذي " بوسحابة عبد المجيد" رحمه الله كعرفنا

مني بجميله الذي تفضل به علي.

المقدمة

المقدمة:

من البديهي استحالة التفكير في مستقبل القانون الدولي دون تصور المنحنى الذي سيأخذه العالم، فالقانون لا يتطور من مليء ذاته بل هو مجرد ترجمة لحالة المجتمع كما اُشار إليه من قبل أرسطو⁽¹⁾.

لذلك لقد شاهد القانون الدولي تطور مستمر تجاوز المفاهيم الكلاسيكية التي عرفها القانون التقليدي، خاصة في الفترة التي تلي الحرب العالمية الثانية، بحيث كانت القوة المؤثرة في تشكيل قواعده و المحرك الأساسي له هي مصلحة الدول متساوية السيادة إن صح القول، والتي تتوافق أحياناً و تتناقض أحياناً أخرى، ومن جملة التطورات التي عرفها القانون الدولي العام هو ظهور عدة فروع له و من بين هذه الفروع، فرع القانون الدولي للبحار و الذي سنبنى عليه أساس موضوعنا لكونه يقوم بدراسة البحار.

حيث يقوم هذا القانون بتحديد المناطق البحرية الحرة ونوع الملاحة فيها معطياً بذلك جملة من الاختصاصات السيادية لدولة على كل منطقة بحرية، و التي تزيد كلما اقتربنا من شاطئ الدولة إلى أن تصبح سيادة كاملة.

ونظراً لكون بعض أجزاء من هذه البحار تخضع لسيادة الإقليمية لدول معينة و كنتيجة لذلك، ظهرت الرغبة الملحة للدول الملاحية الكبرى التي خرجت منتصرة من الحرب العالمية الثانية في السيطرة والهيمنة عليها إما عن طريق الاحتلال المباشر، أو الحماية أو عن

(1) أنظر:

DUPUY (R.J) , Dialectique de Droit International, Souveraineté des Etats ,Communauté International et le Droit de L'Humanité ,Pédone , Paris, 1999 ,P.P243-246.

طريق إبرام اتفاقية دولية بشأن هذه الأجزاء البحرية، وعلى الخصوص الممرات التي تربط بحر ببحر حر أو محيط بمحيط ونقصد بذلك المضائق والقنوات الدولية، ومحاولتهم إقرار حق المرور عبرها، ومن ثمة فإن حق المرور على اعتباره أقدم دعامة قام عليه القانون الدولي للبحار، والذي طبق لأول وهلة على منطقة أعالي البحار⁽¹⁾، ويتمثل هذا الأخير في المياه البحرية الواقعة بعد المنطقة الاقتصادية الخالصة، ومن المتفق عليه في القانون الدولي أن منطقة أعالي البحار لا لسيادة الإقليمية لأي دولة كما أنه ليس لأي دولة أن تدعي حقاً مباشراً لأي إختصاص إقليمي عليها أو إخضاع أي جزء منها لسيطرتها.⁽²⁾

لذا فإن هذا القانون قد أقر مبدأ حرية المرور لسفن جميع الدول عبر المحيطات والبحر، باستثناء تلك الممرات التي فرض المرور عبرها بعض القيود سواء على الدولة صاحبة الإقليم أو السفن الأجنبية المارة، و الجدير بالملاحظة أن هذا الحق العرفي لم يلحق بالقانون الدولي المقنن إلا مع بداية القرن العشرين، حيث تعتبر اتفاقية برشلونة المبرمة في 20 أبريل 1921م المتعلقة بنظام الطرق الملاحية أول اتفاقية تتناول حق المرور واعتبرته حق كامل لسفن الاجنبية⁽³⁾، و توالى بعد ذلك اتفاقيات التي تنظم هذا الحق كاتفاقية جنيف المبرمة في 29 أبريل 1958م المتعلقة بالبحر الاقليمي والمنطقة المجاورة، و التي أفردت 6 مواد تناولت فيهم هذا الحق و الذي يتلخص في حق المرور البريء، الذي ورد في بادئ الأمر

(1) أنظر:

BEKHECHI MOHAMED(A.W),Droit Internationale Public avec Références à la Pratique Algérienne (Territoire et Espaces) ,Office des Publications Universitaires,Algérie,1987.p130

(2) أنظر:

CARON, DAVID (D), and HARRY (N), SCHREIDER (E.D) bring New law to ocean waters. berklyK, CA: law of the sea institutelondon; boston, Maryinus Nijhoff,2004.p 20.

(3) أنظر: محي الدين (جمال)، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، الجزائر، دار الخلدونية، 2009، ص108.

على البحر الاقليمي، والذي اعتبر كقيد على السيادة الإقليمية لدولة الساحلية⁽⁴⁾، وقد أُلحق هذا الحق أيضاً في المادة 4/16 على زمرة المضائق التي تصل بين أجزاء من أعالي البحار أو تصل أجزاء من أعالي البحار بالبحر الاقليمي لدولة أجنبية (المضائق التي تخدم الملاحة الدولية)، وقد تناولته اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار المبرمة في 10 ديسمبر 1982م في المادة 16 و لكن هذه المرة تناولت المضائق بشكل موسع، حيث جعلت المضائق الدولية تخضع لنظامين من المرور، المرور البري و المرور العابر (المستحدث بهذه الاتفاقية)، أما القنوات البحرية فلم ينظم حق المرور عبرها باتفاقية 1982م، بل نظم المرور في القنوات المهمة فقط بواسطة اتفاقيات خاصة بكل واحدة منها، و كان هذا بتشجيع من الدول الملاحية الكبرى.

و نظراً للأهمية الكبرى لحق المرور عبر المضائق و القنوات الدولية، حاولت العديد من الدول الملاحية الكبرى ضبط مسألة المرور من أجل أن يتوافق و مصالحها الاستراتيجية، حيث أنها طالبة في البداية بتطبيق المرور البريء عبر هذه المنافذ البحرية وذلك من خلال اتفاقية 1958م، ولكن سرعنا ما تحول إلى المطالبة بنظام جديد يوفر حرية الملاحة دون قيد، وكان ذلك بالفعل في إتفاقية 1982م، حيث استحدثت نظام المرور العابر الذي يطبق على طائفة من المضائق الدولية.

أما القنوات البحرية بحكم أنه لم تتناولها أي إتفاقية عامة، شجعت هذه الدول إلى عقد اتفاقيات تنظم المرور عبرها، و لكي لا يصطدم هذا بمبدأ سيادتها أغرتها هذه الدول بمنحها

⁽⁴⁾ أنظر: الحديثي (علي خليل اسماعيل)، القانون الدولي العام، المبادئ والأصول، الجزء الأول، القاهرة، دار النهضة

بعض الاختصاصات والسلطات في هذا المجال، ومن هذا المنطلق فإن هذه الأهمية هي التي دفعتني إلى كتابة هذا الموضوع و كذلك اختياره لنيل شهادة الماجستير، و ما شجعنا أكثر على البحث والدراسة، هو الاحتكاك الحاصل بيننا هو اتفاقي وضعي و واقعية التصرف، وهو الشيء أثار فضولنا العلمي كي نقوم بدراسته.

كما أن هاته الدراسة تعتبر كمحاولة منا لتسليط الضوء على الإشكالية التي يطرحها موضوع حق المرور عبر الممرات البحرية سابقة الذكر.

و إنطلاق من كل ذلك، فإننا سنقوم بدراسة الموضوع الذي يطرح الإشكالية التالية: ما هي أنظمة المرور السائدة التي تحكم النطاق القانوني لحق المرور عبر المضائق والقنوات البحرية الدولية؟ وهل يوفر ذلك قدر من الحماية الدولية لدولة الشاطئية؟

وموضوعنا هذا يطرح الكثير من الإشكاليات من الصعب حصرها ولكن سنحاول الالمام بجوانب الأكثر أهمية فيها، أما الأهداف التي توصلنا إليها من خلال دراستنا للموضوع فهي:

- توضيح بعض الثغرات و التناقضات القانونية الموجودة في ظل إشكالياتنا المطروحة

والتي تدور حول حق المرور عبر هذه المنافذ.

أما الدراسات السابقة وجدنا رسالة ماجستير في جامعة بن عكنون تتشابه في الشكل مع الموضوع و لكن تختلف عنه في المحتوى لكونها تناولت هذا الموضوع بشكل عام و ركزت عليه في مجالات أخرى كالصيد والتلوث وإستغلال الثروة الموجودة فيه وغير ذلك.

أما عن المضائق لم تظهر بشكل جلي إلا في إتفاقية 1982م، وقد ظهرت في البدية بصفة سطحية في اتفاقية 1958م المتعلقة بالبحر الاقليمي والمنطقة المجاورة، في المادة 4/16 التي ذكرت نظام المرور البريء في المضائق فقط والذي تبلور في ما بعد وخصص

له مواد من 34 إلى 45 في الإتفاقية الجديدة (سابقة الذكر) والتي إستحدثت نظام المرور العابر، أما القنوات الدولية لم ترد بشأنها أي اتفاقية دولية عامة، ولم تتضمنها اتفاقية 1958م و لا اتفاقية 1982م، وتحت إباح الدول الملاحية تم إبرام اتفاقية خاصة بكل قناة بحرية ذات الأهمية الدولية.

وأثناء دراستنا للموضوع وجهتنا بعض الصعوبات إن لم نقل الكثير في مكاتب بعض الجامعات الذين رفضوا جملة وتفصيلاً أن يمكننا من بعض المراجع بحجة أننا لا ننتمي إلى جامعتهم فكن نرجع خائبين في بعض الأحيان وكن نلجاء إلى الطلبة الذين يقومون بدورهم بإعارة الخارجية للكتب، وهذا بإضافة إلى وجود نقص في المؤلفات المخصصة في موضوع المضائق والقنوات الدولية التي تعد على الأصابع، والصعوبة الأخرى تكمن في عنصر النظام القانوني القنوات البحرية الدولية الذي يكاد يكون منعدم بسبب أن المرجع سواء العربية منها أو الأجنبية لم تتناول هذا العنصر بشكل موسع، فنجد بعض الكتب تناولته باحتشام حيث لا يتعدى الصفحة أو أربعة صفحات.

و لهذا يعد موضوع المرور عبر المضائق و القنوات الدولية موضوعاً شيقاً و هاماً لأنه ذو جوانب متعددة ولهذا نتبع في دراسته المنهج التحليلي والمنهج المقارن ونستعمل القياس تارة والمنهج التاريخي تارة أخرى.

فإعتمدنا المنهج القانوني في تحليل موقف الفقه والقضاء من هذين الممرين و إعتمدنا المنهج المقارن في حالة التمييز بين القناة و المضيق، وبين هذا الأخير و المياه الإقليمية

لدولة، كما استعملنا المنهج التاريخي في إبراز تطور نظام المرور من البريء إلى العابر في المضائق الدولية .

و لكون موضوع دراستنا من المواضيع المتشعبة والطويلة بل يحتاج كل جزء فيها إلى مذكرة مستقلة غير أننا حاولنا دراسة ذلك بالتركيز على ما تتطلبه طبيعة الموضوع. على غرار ما سبق حاولنا تقسيم عملنا هذا وفق خطة التي ارتئينا أنها تخدم الموضوع، فقسمناه إلى فصلين تسبقهما مقدمة جاء (الفصل الأول) بعنوان النظام القانوني للمضائق الدولية و (الفصل الثاني) النظام القانوني للقنوات الدولية وقد جاء في كل فصل مبحثان بحيث يتضمن الفصل الأول في (المبحث الأول) مفهوم المضائق الدولية و(المبحث الثاني) النظام القانوني الذي يحكم المرور في المضيق أما الفصل الثاني فتضمن في (المبحث الأول) تعريف القنوات الدولية و(المبحث الثاني) النظام القانوني الذي يحكم المرور في القناة لنختم في الأخير دراستنا بخاتمة نعرض فيها أهم النتائج المتواصل إليها من خلال هذا البحث.

الفصل الأول:

النظام القانوني

للمضايق

الفصل الأول

النظام القانوني للمضايق الدولية

تعد المضايق أهم الممرات المائية في العالم، وقد أدت دورا دوليا و إقليميا مهماً منذ قرون ساهمت في تطوير التجارة الدولية، و لم تكن آنذاك خاضعة لمعاهدات دولية بل كانت تخضع لنظام الذي كان يطبق على المياه الإقليمية (المرور البريء)، وإستثناء كانت بعض المضائق تخضع لنظام عرفي (الترانزيت) الذي لا يفرض شروط على السفن ما دام مرورها سريعا من دون توقف قبل وضع إتفاقية 1982م، و نظرا للموقع استراتيجي الذي يتمتع به المضيق فقد تعرض عبر التاريخ لأطماع الدول الكبرى بهدف السيطرة عليه، و التي حاولت هي الأخرى التدخل بأساليب مباشرة و غير مباشرة في شؤون الدول التي يمر عبرها هذا الممر لتأمين مواصلاتها الضرورية، إذ تعتبر حلقة وصل رئيسية بين مختلف البحار⁽¹⁾.

إذن فهذه المضائق تختلف في الأهمية حسب موقعها الجغرافي⁽²⁾ و أهمية البحار التي توصل بينها، فللمضيق أهمية استراتيجية خاصة لكونه يوفر للدولة الساحلية إمكانية مراقبة مرور القوات المسلحة للدول الأجنبية عبر المضيق، و التحكم في ذلك المرور وقت الحروب والأزمات، لذا سنعالج موضوع المضائق من خلال تحديد مفهوم المضيق (المبحث الأول)، ثم نتناول النظام القانوني الذي يحكم المرور في المضيق (المبحث الثاني).

(1) أنظر:

RUIEZ (D) , Le Droit International Public , 15 Édition ,Menenter, Paris, Dalloz, 2000.p 157.

(2) أنظر:

Ibid,p 157.

المبحث الأول

مفهوم المضيق

إن الانقسامات التي تصل بين بحرين و التي تكون طبيعية، يطلق عليها اسم المضيق⁽¹⁾، بحيث تقع هذه الاخيرة في اقليم دولة واحدة أو في اقليم عدة دول، و من العرف أن هذه المياه يطبق عليها قانون تلك الدولة التي يقع في اقليمها، لذا تعتبر من قبيل المياه الداخلية وتخضع لسيادة الدولة، ولكن هناك ممرات طبيعية اقتضت الضرورة الدولية و للاعتبارات سياسية و اقتصادية، عدم إخضاعها لمبدأ السيادة المطلق، بغض النظر عن كونها تابعة لدولة لذا فُرضت عليها بعض القيود من أجل تحقيق مصلحة المجتمع الدولي، وذلك من خلال ضمان حرية الملاحة داخل هذه الممرات، لذا سنقوم بتعريف المضيق (المطلب الأول)، وتبيان أنواعه(المطلب الثاني).

المطلب الأول

تعريف المضيق

يعرف المضيق على أنه ممر بحري طبيعي يصل بين جزئين من البحار⁽²⁾، و بهذا الصدد جرت محاولات عديدة لإعطاء تعريف عام للمضيق ، وكان الدافع إلى ذلك هو توسيع في مفهوم القانون الدولي للبحارليشمل هذا النوع من الممرات، خاصة الممرات التي تستخدم كطرق بحرية تجارية و من خلال كل ذلك سنحاول الخروج بتعريف للمضيق

(1) أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق ص 91.

(2) أنظر: الفتلاوي (سهيل حسين) ، موسوعة القانون الدولي6 القانون الدولي للبحار ، الطبعة الأولى ،عمان، دار الثقافة للنشر وتوزيع ،2009،ص 150.

الدولي، وذلك بالولوج إلى التعريف الفقهي للمضيق (الفرع الأول)، ثم التعريف القانوني للمضيق (الفرع الثاني)، وأخيراً تعريف محكمة العدل الدولي للمضيق (الفرع الثالث).

الفرع الأول

التعريف الفقهي للمضيق

من أهم المواضيع التي انشغل الفقه بتفسيرها و محاولة ضبط تعريفها هو للمضيق الدولي، حيث كان محلاً للعديد من المناقشات في المؤتمرات و الكتابات الفقهية في القانون الدولي للبحار، حيث انقسم الفقه في هذا الجال إلى اتجاهين، اتجاه يعرف المضيق على أساس جغرافي ويشترط توفر فيه بعض الخصائص، و الآخر يعرفه على أساس وظيفي أي الغرض الذي جعل منه مضيق دولياً ألا وهو تسهيل الملاحة عبره، وكي لا يكون أيضاً للدولة صاحبة المضيق أن تحتج بعدم جواز مرور السفن الدول الأجنبية، لذا نورد هذه التعاريف بدءاً بالتعريف اللغوي للمضيق (الفقرة الأولى)، ثم التعريف الجغرافي و الغائي (الفقرة الثانية).

الفقرة لأولى

التعريف اللغوي⁽¹⁾

المضيق بفتح أوله وكسر الضاد و تسكين الياء، لغة جمعه مضايق و المضيق مثل الضيق وهو نقيض السعة وهو مضايق من الأماكن و الأمور.

⁽¹⁾ أنظر: حزمة خالد (عادل)، مبدأ حرية الملاحة في المضايق المستعملة للملاحة الدولية، دكتوراه دولة، جامعة القاهرة، 1978، ص 29.

عن أبي سفيان سأل الرسول صلى الله عليه وسلم يوم الخندق عن المضائق التي جعلها الرسول حول يثرب.

فالكلمة إذن تطلق على مكان في الطبيعة وكذلك تطلق على نفس المكان إذا كان محتقراً، والمضيق أصلها الضنك وهو المضيق من كل شيء، ثم أضيف من بعد أنه قطعة ضيقة من البحر تفصل بين أرضين، وقال البعض المضيق يقابل كلمة برزخ و البرزخ هو الحاجز بين شيئين، وهو أيضاً قطعة ضيقة من الأرض محصورة بين بحرين موصولة ببر ببر أو شبه جزيرة ببر، وقد استعمل العرب كلمة مضيق كإسم لجزء من اليابسة قبل أن يشيع مؤخراً كجزء من البحر.⁽¹⁾

الفقرة الثانية

التعريف الجغرافي و الغائي⁽²⁾

انقسم الفقه الدولي في تعريفه للمضيق إلى اتجاهين رئيسيين هما: التعريف الجغرافي والتعريف الغائي (الوظيفي)، فالمضيق من الناحية الجغرافية عبارة عن ممر مائي يفصل بين إقليمين⁽³⁾ ويصل بين بحرين، لذلك فإنه يشترط للاتصاف بوصفه المضيق من الناحية الجغرافية عدة شروط أهمها:⁽⁴⁾

1- أن تكون مياه المضيق جزء من البحر.

⁽¹⁾ أنظر: خالد حزمة (عادل)، المرجع السابق، ص 30.

⁽²⁾ أنظر: عامر (صلاح الدين)، مقدمة لدراسة قانون الدولي العام، القاهرة، دار النهضة العربية، 2007، ص 555.

⁽³⁾ أنظر:

LAPIDOTH (R), Les Détroit en Droit International, Édition Pèdone, Paris, 1979, p17

⁽⁴⁾ أنظر: سعد (الله عمر)، المطول في القانون الدولي للحدود، الجزء الأول، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 2010، ص 291.

2- يجب أن تكون طبيعياً بالتالي تخرج عن مفهومه القنوات، لكونها هذه الأخيرة من صنع الإنسان، إذ أن القنوات يتم حفرها و تهيئتها لتكون ممراً صالحاً للملاحة، أما المضائق تكون من صنع الطبيعة ولا دخل ليد الإنسان فيها.⁽¹⁾

3- أن تكون المياه محدودة الاتساع، فقد حاول بعض الفقهاء تحديد قدر معين لاتساع المضيق كما سندرج ذلك في التعريف الخاص بالمضيق.⁽²⁾

4- أن تكون فتحة المضيق بين منطقتين من الأرض فيصل بين منطقتين من البحر بحيث عدم وجد المضيق يؤدي إلى انفصل المنطقتان البحريتان و اتصال الأرض.

5- بالإضافة إلى الأوصاف الجغرافية متقدمة الذكر للمضيق بشرط الفقه أن يكون ممر للموصلات الدولية المتجهة إلى غير موانئ سواحل ذلك المضيق.

وقد عرفها الأستاذ محمد حافظ غانم على أنها "عبارة عن فتحات توصل بحرين وهي إما طبيعية وتشمل المضائق الطبيعية أو اصطناعية و تشمل القنوات". وقد سار على نفس الاتجاه الأستاذ علي صادق أبو هيفة، ويرى الفقيه الفرنسي جيلبير جيلد أن المضيق من الناحية الجغرافية هو "ممر بحري محصور بين جزأين من الأرض مهما كانت طبيعة هذه الأرض ومهما كانت سعة الممر المائي".⁽³⁾

(1) أنظر: الدغمة (إبراهيم محمد)، القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، القاهرة، دار النهضة العربية، 1998، ص 176.

(2) أنظر: عامر(صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 555.

(3) أنظر: العلكة (وسام الدين)، النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، المجلد 27، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية(دمشق سوريا)، العدد الرابع، 2011، ص 310، 311.

وعرفها الأستاذ محمد طلعت الغنيمي بأنها "مياه تفصل إقليمين و تصل بحرين، و أن الممر المائي لا يكون مضيقاً في القانون الدولي إذا توفرت له الأوصاف الجغرافية فحسب، بل يجب إلى جانب ذلك أن يكون الممر للموصلات الدولية غير المتجهة إلى موانئ على شواطئ ذلك المضيق"⁽¹⁾، وهذا ما نعني به التعريف الغائي أو الوظيفي.

ويضيف بعض الفقهاء إلى المضيق صفة لا بد من توافرها وهي أن يستخدم للملاحة الدولية عادة -مثلما أشرنا سابقاً-، إذ يرى الفقيه "لويس كافريه"، أن المضيق له صفة جوهرية هي أنه "يصل بين جزئين من أعالي البحار و أن يكون مستعملاً للملاحة الدولية"⁽²⁾.

ويرى الأستاذ "عبد الحق دهبى" أن المضيق الدولي عبارة عن "ممر مائي طبيعي أو شبه طبيعي، يصل بين جزئين البحار العالية أو بين جزء منها ببحر إقليمي لدولة أجنبية ويستخدم للملاحة الدولية، ولا يزيد اتساعه على اتساع البحار الإقليمية للدولة (12 ميلاً بحرياً) أو للدول المطلّة عليه"، لذا يمكن التأكيد أن التعريف الجغرافي للمضيق الدولي لا يتفق بالضرورة مع تعريفه القانوني، فالمضيق الدولي في الاصطلاح الجغرافي يقصد به "ممر مائي يصل بين بحرين و يفصل بين جزئين من اليابسة"، في حين أن مفهوم

(1) أنظر: : العلكة (وسام الدين)، المرجع السابق، ص 311.

(2) أنظر: المرجع نفسه، ص 311.

المضيق الدول في الاصطلاح القانوني ينصرف إلى كل ممر مائي طبيعي ضيق يستخدم في الملاحة الدولية و يصل بين جزئيين من أعالي البحار.⁽¹⁾

وبناء على ما تقدم من الذكر يمكن استخلاص العناصر التالية:⁽²⁾

- أن يكون قد تكوّن بطريقة طبيعية.

- أن يكون موصلاً بين جزئيين من أعالي البحار و لا يهم أن تطل عليه دولة واحدة أو أكثر.

- أن يكون مستخدماً في الملاحة الدولية لسفن دول العالم جميعها.

الفرع الثاني

التعريف القانوني للمضيق الدولي

من الناحية القانونية يجب أن يكون المضيق الدولي محدود الاتساع، أي لا يزيد اتساعه على ضعف مساحة البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلة عليه فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك و يتوفر فيه شريط من البحر العالي على امتداده لا يعد من المضايق و لا ينطبق عليه نظامها، وإنما ينطبق عليه نظام البحر العالي شريطة أن يكون ذلك الشريط صالحاً للملاحة الاعتيادية الأمنية بكامله و بالخصائص الملاحية الهيدروغرافي نفسها.

وقد تقرر في مؤتمر القانون الدولي في لاهاي سنة 1930 أن المضيق الذي يزيد

عرضه على ضعف عرض البحر الإقليمي، و يتوفر فيه قطاع من البحر العالي يكون فيه

⁽¹⁾أنظر: : العلكة (وسام الدين)، المرجع السابق، ص 311.

⁽²⁾أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق، ص 192.

ذلك القطاع متاحا للملاحة الدولية، إلا أن هناك استثناء لتلك الحالة فيما إذا كان مدخل المضيق أو أي نقطة فيه أقل من ضعف عرض البحر⁽¹⁾ الإقليمي، وتوافر في مكان آخر منه قطاع من البحر العالي، وهنا ينبغي استخدام هذا القطاع لأغراض الملاحة ضمن البحر الإقليمي للدولة المعنية.

إلا أنه لا يكفي الاعتماد على المعيار القانوني أو الجغرافي أو كليهما معا لتعريف المضيق، إذن لا بد من إضافة معيار ثالث ألا وهو المعيار الوظيفي الذي يعتمد على استخدام المضيق للملاحة الدولية بصرف النظر عن كثافة تلك الملاحة أو أهميتها.

يذهب جانب من الفقه إلى تعريف المضيق وفقا لهذا المعيار بوصفه ممرا مائيا ضيقا يستخدم للملاحة الدولية لجزئيين من مجالات البحرية، ويشترط فيه أن يكون مستخدما في الملاحة الدولية بغض النظر عن طبيعة الأرض التي يقع فيها المضيق و البحار التي يصل فيما بينها، إذا أن المضايق التي تصل بين جزئيين من البحار و لا تستخدم في الملاحة الدولية لا يمكن اعتبارها من قبيل المضائق البحرية الدولية، تستخدم للملاحة الداخلية أو دول معينة بالذات⁽²⁾، و طبقا للعرف الدولي الذي يذهب إلى أن المضيق عبارة عن ممر مائي يصل بين جزئيين من أعالي البحار ومستخدم للملاحة الدولية و تمارس عليه السفن حق المرور البريء⁽³⁾.

(1) أنظر: العلكة (وسام الدين)، المرجع السابق، ص 312.

(2) أنظر: : المرجع نفسه، ص 313.

(3) أنظر: مانع (جمال عبد الناصر)، القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة، الجزء الثاني، عناية، دار العلوم والنشر والتوزيع، 2009، ص 321.

بعد دخول القانون الدولي للبحار مرحلة الاتفاقية، إن أول نص يذكر المضيق هو نص المادة 4/16 من اتفاقية جنيف المتعلقة ببحر الإقليمي و المنطقة المجاورة المؤرخة في 29 أبريل 1958م "لا يجوز تعطيل استخدام السفن الأجنبية لحق المرور البريء في المضائق التي تصل بين أجزاء من أعلي البحار أو تصل جزءا من أعلي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية"، ولكن لم تفرد له هذه الاتفاقية مادة خاصة به. (1)

وبعد تطور القانون الدولي للبحار فقد اتضح تعريف المضيق و أصبح أكثر شمولا في اتفاقية منتوقوباى المؤرخة في 10 ديسمبر 1982م، فتناولت هذه الاتفاقية النظام القانوني للمضائق في الجزء الثالث من الماد 34 إلى غاية المادة 45، وعرفت المضائق الدولية بأنها: "تلك المضائق التي تستخدم للملاحة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، و جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة" (2).

و تعريف المضائق الدولية على أنه عبارة عن ممر بحري طبيعي يصل بين جزئين من البحار أو بين بحر ومياه داخلية على شرط أن يكون عرض المضيق اقل من 24 ميلا بحريا أو إذا زاد على ذلك لا يعد مضيقاً وإنما عد منطقة اقتصادية أو بحرا عالٍ بحسب اتساعه ومن ثمة يشترط أن يكون المرور فيه حرا لجميع الدول لكي يعد مضيقاً دولياً. (3)

(1) أنظر: يوسفى (أمال)، دروس في القانون الدولي للبحار، الجزائر، دار بلقيس ، الدار البيضاء، 2010، ص 29.

(2) أنظر: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة في 10 ديسمبر 1982م.

(3) أنظر: الفتلاوي (سهيل حسين)، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الثاني، الطبعة الأولى ، عمان ، دار الثقافة لنشر والتوزيع ، 2007، ص 129.

الفرع الثالث

تعريف محكمة العدل الدولية للمضيق الدولي

اهتمت محكمة العدل الدولية بوضع حكم خاص للمضيق الدولي في قرارها المعروف في قضية مضيق كورفوا⁽¹⁾، مع العلم أن المضيق يقع بأكمله في ألبانيا، وتتلخص وقائع القضية⁽²⁾ في أن ألبانيا أطلقت قذائف مدفعتها على السفينتين التابعتين لبريطانيا في أثناء مرورهما في المياه الإقليمية لألبانيا في المضيق في 15 ماي 1946، ونتيجة لذلك بعثت بريطانيا مذكرة احتجاج إلى ألبانيا في 02 أوت 1946 معبرة عن رأيها بشأن المرور البريء في المضيق و متمسكة بحقها ، مخالفة رأي ألبانيا التي تشترط الحصول على الإذن المسبق، وفي نهاية مذكرتها وجهت إنذار إلى الحكومة الألبانية في أنها إن فتحت النار على السفن البريطانية فإنها ستعاملها بالمثل .⁽³⁾

وفي 22 أكتوبر 1946 أرسلت بريطانيا سفينتين حربيين بغرض التأكد من الإجراء الذي ستتخذه ألبانيا، وعند دخولهما البحر الإقليمي لمضيق كورفوا تعرضت المدمرتان "سوما - راينر" و "تولاك" لأضرار مادية شديدة و بشرية، بسبب انفجار الألغام البحرية في المدمرتان في 13/12 أكتوبر 1946 قامت كاسحات ألغام بريطانية بالكشف عن ألغام في المضيق، وقد أحيل النزاع إلى مجلس الأمن الذي أوصى بعرضه على محكمة العدل الدولية بوصفه

⁽¹⁾أنظر:

TCHIKAYA(B),Mèmento de Jurisprudence,Droit International Public ,5 Edition ,Hachette ,Paris, 2010.p57

⁽²⁾أنظر:

MONDANGE(A),La Gestion des Ressources en Eau Douce en Droit International, Mémoire de Sèminaire Droit International Public, Universite de Lyon,Septembre 2009,p24.

⁽³⁾أنظر: خالد حزمة(عدل)، المرجع السابق، ص 149.

نزاعاً قانونياً⁽¹⁾، وقد نظرت المحكمة في الموضوع بتاريخ 25 مارس 1948⁽²⁾، بناءً على اتفاق الطرفين فقررت المحكمة في 09 أبريل 1949 مسؤولية ألبانيا عن الأضرار التي نتجت عن عدم تبليغ ألبانيا بوجود الألغام في المضيق، و مشيرةً لمبدأ حرية الملاحة في المضائق الدولية، حيث قضت أنه من المقرر عموماً أن من حق الدولة في زمن السلم أن تمر سفنها عبر المضائق التي تربط بين جزئيين من أعالي البحار، التي تستخدم للملاحة الدولية دون الحاجة إلى إذن مسبق من الدولة المشاطئة خاصة إذا كان المرور بريئاً، وليس لهذه الأخيرة أن تمنع المرور في المضيق في وقت السلم ما لم يوجد اتفاق يخالف ذلك.

إن مضيق كورفو في ألبانيا يعتبر من المضائق التي تفتح باستمرار للملاحة الدولية⁽³⁾، لكن هذا لا يمنع الدولة من أن تتخذ الإجراءات الدفاعية أو التنظيمية لحركة المرور في المضيق للحفاظ على سلامة ترابها و أمنه، و يتبين أن رأي المحكمة مقبول عامة و مطابق للعرف الدولي⁽⁴⁾.

(1) أنظر: خالد حزمة(عدل)، المرجع السابق، ص 150.

(2) أنظر:

TCHIKAYA(B), op,cit ,p58.

(3) أنظر:

MONDANGE(A), op,cit ,p 24.

(4) لمزيد من التفاصيل حول القضية أنظر لرسالة الدكتوراه للدكتور خالد حزمة(عادل)، المرجع السابق، ص 149 إلى ص 158، وكذلك عامر(صلاح الدين)، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 154 إلى 156.

كما عرفت المحكمة المضيق الدولي على أنه "ممر مائي يصل بين جزئيين من أعالي البحار ويستخدم عادة في أغراض الملاحة الدولية"، و بهذا تكون قد شملت التعريف عنصرين هما العنصر الجغرافي والوظيفي. (i)

وما نستخلصه من خلال ما سبق يمكننا أن نعرف المضيق كما يلي "هو ممر مائي طبيعي لا يزيد اتساعه عن ضعفي عرض البحر الإقليمي يستخدم للملاحة الدولية، ويصل بين جزئيين من البحار العالية أو بين جزء منها ببحر إقليمي و منطقة اقتصادية خالصة". (b)

المطلب الثاني

أنواع المضائق و أهمها.

إن الأحكام العامة المنصوص عليها في اتفاقية للأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، هي قواعد واجبة التطبيق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، ومع ذلك يتوجب علينا الانتباه إلى أن معظم المضائق ذات الأهمية خاصة، قد تم تنظيم أنماط المرور فيها بموجب اتفاقيات خاصة⁽³⁾، ومن ثمة فإنها تخرج من فئة المضائق المنظمة باتفاقية 1982م، و بناء على ذلك كله، سوف نتطرق إلى أنواع المضائق (الفرع الأول)، ثم سنحاول دراسة الوضع القانوني الخاص بأهم المضائق الدولية (الفرع الثاني) .

(1) أنظر:

DAILLIER(P)et PELLE(A), Droit International Public ,5 Édition, DELTA ,L.G.D.J,Paris, 1994, p 1073.

(2) أنظر: العلكة (وسام الدين)، المرجع السابق، ص 317.

(3) أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 157.

الفرع الأول

أنواع المضايق

لقد اختلف الفقه الدولي في تقسيم المضائق إلى أنواع مختلفة، فمنهم من اعتمد المعيار الجغرافي، و منهم من اعتمد المعيار القانوني المنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، و منهم من جمع بين المعيارين⁽¹⁾، و نظراً لما يراه الفقه من أن مصلحة الجماعة الدولية تتركز في المضائق التي تصل بين جزئين من أعالي البحار، كما هو الحال بالنسبة للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية الموصلة بين جزء من أعلى البحار ومياه إقليمية لدولة أخرى، لذا اقتضى الأمر إلى ضرورة الفصل بين المضائق المعد للملاحة الدولية و المضائق المعدة للملاحة الوطنية أي التي يمر بها سفن الدولة صاحبة المضيق فقط⁽²⁾، لذا إرتئينا أن من الأهمية بماكان تحديد معالم كل نوع من أنواع المضيق، بدأ بالمضائق الواقعة في المياه الداخلية لدولة (الفقرة الأولى)، ثم المضائق البعيدة عن الدول المشاطئة (الفقرة الثانية)، وكذلك المضائق المتفق عليها بين الدول المشاطئة (الفقرة الثالثة)، و المضائق الوطنية (الفقرة الرابعة)، ثم المضائق المحصورة بين إقليم دولة وجزيرة تابعة لها (الفقرة الخامسة)، لنخلص في الاخير إلى المضائق التي تربط بين بحار عامة (الفقرة السادسة).

⁽¹⁾ أنظر: السيد مصطفى (أحمد أبو الخير)، الدولة في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، القاهرة، إيتراك لطباعة و النشر والتوزيع، 2009، ص 351.

⁽²⁾ أنظر: مسلم الدويك (محمد سلامة)، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية، 2011، ص 142.

⁽³⁾ أنظر: الفتلاوي (سهيل حسين)، المرجع السابق، ص. ص 151، 152.

الفقرة الأولى

المضائق الواقعة في المياه الداخلية لدولة.(1)

وهي المضائق الواقعة بين إقليم دولة وجزيرة تابعة لها، وهي المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي و الإقليم البري للدول، ففي مثل هذه المضائق لدول حق منع أية سفينة إلى الدخول إليها، أما في حالة ما إذا كان لدولة ما الحق بدخول سفنها في المضيق قبل الاتفاقية 1982، فإن هذا الحق يبقى ثابت على الرغم من اعتبارها مياه داخلية و فق اتفاقية 1982، و كذلك الحال في حالة و جود اتفاقية بين الدولة المضيق ودولة السفينة تقضى بالسماح للسفن بالمرور.

الفقرة الثانية

المضائق البعيدة عن الدول المشاطئة.(2)

المضائق التي تقع خارج البحار الإقليمية للدولة المشاطئة بوصفها مياه منطقة اقتصادية خالصة أو من أعالي البحار، و وفق للمادة 25/ب من اتفاقية 1982، إن مثل هذه المضائق التي يعود المرور فيها لأسباب قاهرة بحيث لا يوجد منفذ آخر غيرها، و لو وجد لما جاز استخدامها و من هذه المضائق، مضيق هرمز في خليج العربي.

(2)أنظر: الفتلاوي (سهيل حسين)، المرجع السابق، ص 152.

الفقرة الثالثة

المضائق المتفق عليها بين الدول المشاطئة. (1)

هي المضائق التي تمت بموجبها اتفاقيات بين الدول المشاطئة بشأن العبور فيها، بحيث يخضع نظام المرور عبرها إلى تلك الاتفاقات التي تقام بين الدول المشاطئة و الدول أو الدولة التي يقع بها المضيق، بغض النظر عن القواعد الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وبغض النظر عن نوع المضيق ومكان وقوعه وطرق استعماله .

الفقرة الرابعة

المضائق الوطنية (2)

و هي المضائق المحصورة بين أجزاء من دولة أو عدة دول مع وجود طريق صالح للملاحة، يؤدي إلى أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، إذ يعوض هذا المضيق باستخدام ذلك الطريق الصالح للملاحة (المادة 26 من الاتفاقية).

الفقرة الخامسة

المضائق المحصورة بين إقليم دولة وجزيرة تابعة لها. (3)

وهو مضيق يقع بين إقليم دولة وجزيرة تابعة لها مع وجود طريق آخر للمرور في منطقة اقتصادية خالصة أو أعالي البحار، فلدولة حق منع هذا المرور وفق لمادة 1/39

(1) أنظر: الفتلاوي (سهيل حسين)، المرجع السابق، ص 153.

(2) أنظر: المرجع نفسه، ص 153.

(3) أنظر: المرجع نفسه، ص 153.

أو الاتفاق مع الدولة التي يقع المضيق في إقليمها بالمرور برغم من وجود طريق صالحة للملاحة.

الفقرة السادسة

المضائق التي تربط بين البحار. (1)

و هي المضائق التي تربط بين جزاء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، و جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة مثل مضيق جبل طارق، وهذا النوع من المضائق ينقسم إلى نوعين:

أولاً: النوع الأول : ممرات أو فتحات تؤدي إلى بحر داخلي (2)، أي يصل بين رقعة من أعالي البحار و بحر داخلي و تخضع لاختصاص الدولة الساحلية و تعتبر مياهها مياه وطنية ولها أن تنظم الملاحة وفق مصالحها. (3)

أما إذا كانت تطل عليه دولتان أو أكثر تعتبر مياهه بحراً إقليمياً و ليست مياه وطنية إلا إذا كانت مياه المضيق لها وضعها التاريخي.

ثانياً: النوع الثاني : ممرات أو فتحات تصل ما بين بحرين عاليين، وهنا جرى العرف على أن تتمتع جميع السفن تجارية كانت أو حربية بالمرور البريء بدون عائق أو الحاجة إلى ترخيص من الدول المضايقة. (4)

(1) أنظر: الفتلاوي (سهيل حسين) ،المرجع السابق ، ص153.

(2) أنظر: مدني (محمد عمر)، الخليج العربي ومضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار، مجلة مجلس التعاون الخليج للدول العربية ، المملكة العربية السعودية، السنة الثانية ،العهد الثامن سنة 1987 ص 18.

(3) أنظر: أبو العطا (رياض صلاح)، القانون الدولي العام، القاهرة، دار النهضة العربية ، 1996، ص 173.

(4) أنظر: مدني(محمد عمر) ، المرجع السابق، ص 18.

وهذا ما أخذت به اتفاقية جنيف 1958، بالرغم من الوضعية الحيوية للبلدان العربية و لكن رفضت أن تضع مضيق تيران الذي يعطي منفذاً لخليج العقبة المقسم على المياه الإقليمية لعدة دول⁽¹⁾، وهذا ما انجر عنه طلب إسرائيل لحق المرور البري في هذا المضيق و هذا ما أدى بمصر إلى عدم التوقيع على الاتفاقية.⁽²⁾

إن اتساع المضيق يختلف، فبعضه يتجاوز اتساع البحر الإقليمي و البعض الآخر أقل من اتساع البحر الإقليمي.⁽³⁾

إذا كان المضيق واقعا في إقليم دولة واحدة، فتشكل ضفتان جزءا من أجزاء الدولة و لا يصل بين جزئين من أعالي البحار فمياه المضيق تعتبر مياه داخلية، و بالتالي تكون تحت السيادة المطلقة للدولة فلها أن تنظم الملاحة بطريقة تتوقف ومصالحها، وقد تقر حرية الملاحة أو تقيدها بشروط، أو تتعامل الدول على أساس المعاملة بالمثل، وقد تقصرها على منفعتها الوطنية وإذا كان المضيق تطل عليه أكثر من دولة، فإن لكل دولة أن تباشر سيادتها على الجزء الذي يقع في إقليمها أي في حدود المدى المحدد للمياه الإقليمية، وعند وقوع تداخل و اختلاط الإبعاد يرسم خط فاصل بينها وتعين الحدود باتفاق بين الدول المشتركة في المضيق، أما بالنسبة للمضيق الذي يصل بين جزئين من أعالي البحار فالمبدأ العام هو حرية المرور لسفن التابعة لمختلف الدول، حتى لو كان واقع بأكمله

(1) أنظر:

DAILLIER(P) et PELLET(A), op,cit,p1072.

(2) أنظر: يوسف (أمال)، المرجع السابق، ص 29.

(3) أنظر: مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص 319.

في إقليم دولة واحدة أو أكثر من الدول، و يسمح لها أن تضع النظم التي تحقق سلامتها
وحماية مصالحها على شرط عدم عرقلة المرور في المضيق.⁽¹⁾

إذن الصعوبة لا تثور عندما يكون المضيق يزيد على ضعف عرض البحر الإقليمي
لدول المضائقية، وبالتالي يتوسط المضيق ممر مائي في مساحة من أعالي البحار يخضع
لمبدأ حرية الملاحة لأنه يعتبر جزء من أعالي البحار، لكن الصعوبة تثار بشأن وضع
السفن الحربية وقت السلم و السفن جميعها وقت الحرب، وخاصة عندما تكون الدولة
المضائقية طرف في الحرب.⁽²⁾

الفرع الثاني

الوضع القانوني للأهم المضائق الدولية:

تتمتع بعض المضائق بأهمية كبرى للملاحة الدولية نظرا لموقعها الجغرافي
و على اعتبارها ممرا حيويا هذا ما أثر العديد من النزاعات الدولية بشأنها، و خلقت أزمت
سياسية فآدى ذلك إلى تنظيم الملاحة فيها بموجب اتفاقيات دولية خاصة، ومازالت تلك
المضائق لحد يومنا هذا خاضعت لتلك الاتفاقيات⁽³⁾، لأن اتفاقيات 1982م قد أعفتها من
تطبيق أحكامها، وفق للمادة 35/ج، و لتفصيل أكثر على هذه المضائق نتطرق إلى مضيق

⁽¹⁾ أنظر: مانع(جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص ص 319، 320.

⁽²⁾ أنظر: المرجع نفسه، ص 320.

⁽³⁾ أنظر:

جبل طارق (الفقرة الأولى)، ثم مضيق جبل طارق (الفقرة الثانية)، و المضائق الدانماركية⁽¹⁾
(الفقرة الثالثة)، وأخيراً المضائق التركية (الفقرة الرابعة).

الفقرة الأولى

مضيق جبل طارق

يصل مضيق جبل طارق بين مياه محيط الأطلسي⁽²⁾ ومياه البحر الأبيض، ويحد المضيق من الشمال شواطئ إسبانيا وجبل طارق وفي الجنوب المغرب و إقليم كوتا الإسباني، وفي الغرب الطرف الأغر و رأس سبارتل ويبلغ طول المضيق 33 ميلا بحريا تقريبا، و عرضه حوالي 24 ميلا، و أضيق أجزائه غرب كوتا ويتراوح في تلك المنطقة بين سبعة أميال و عشرة أميال،⁽³⁾ وهذا الممر مهم لأنه أولا يعتبر بوابة البحر الأبيض المتوسط ومن ثمة فهو منفذ مهم لعبور جميع سفن العالم نحو بلدان البحر الأبيض المتوسط وثانيا فهو يساعد مياه البحر الأبيض على التجدد⁽⁴⁾.

وكانت حرية الملاحة مكفولة دائما في المضيق أمام جميع السفن، وهذا ما يؤكدته التعويض الذي تقرر لصالح بريطانيا في سنة 1864 جراء إطلاق قذيفة على السفينة

⁽¹⁾ أنظر: بن سلمان العبري (سعيد) ، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية ، مصر، دار النهضة العربية، 1995، ص 97.

⁽²⁾ أنظر: محي الدين (جمال) ، المرجع السابق ، ص 102.

⁽³⁾ أنظر:

MAREI (N), Le Détroit de Gibraltar, Porte du Monde , Frontière de L'Europe, Analyse et Perspective de Territorialité D'Un Espace De Transit, Thèse De Doctorat, Université De Nantes, 412 p.

⁽⁴⁾ أنظر:

BOUSHABA(A.M), L'Algérie et Le Droit Des Pèches Maritimes,Thèse De Doctorat D'État en Droit International Public.Faculté de Droit, Université Mentouri Constantine,p 04

البريطانية " Mermaid "، و في سنة 1865 صدر إعلان مدريد الذي يلغي شرط التحقق من جنسية السفينة أثناء المرور خلال المضيق .⁽¹⁾

و قد تقرر مبدأ حرية الملاحة في المضيق و حياده في وقت الحرب، و الذي أكده الوفاق البريطاني - الفرنسي سنة 1904 وكذلك الاتفاق الإسباني - الفرنسي في 27 نوفمبر 1912 بشأن المغرب⁽²⁾، وهذه الأخيرة التي أصبحت ملتزمة بنصوصه بعد الاستقلال بموجب الاتفاق الفرنسي - المغربي الموقع في الرباط في 20 ماي 1956 هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى تحتل بريطانيا صخرة جبل طارق بموجب معاهدة أوترخت لسنة 1713 دون أي اختصاص، لكن سرعان ما بسطت اختصاصاتها على كافة المسطحات البحرية المجاورة منذ 1826⁽³⁾.

و قد اقترحت بريطانيا اللجوء إلى محكمة العدل الدولية سنة 1966 من أجل تسوية الخلاف بينها وبين إسبانيا، و قد رفضت هذه الأخيرة الاقتراح و تمسكت بحقها بتطبيق قاعدة خط الوسط المقرر بموجب اتفاقية جنيف 1958، أما فيما يتعلق بصخرة جبل طارق فالمفاوضات التي دعت إليه الجمعية العامة للأمم المتحدة بموجب توصياتها رقم 2070 في 16 ديسمبر 1965 بين بريطانيا و إسبانيا، لم تتوصل إلى أية نتيجة و هو ما أدى بالجمعية إلى أن تنبه على عدم إعاقه منح استقلال لمنطقة جبل طارق، بموجب توصيتها رقم 2231 بتاريخ 20 ديسمبر 1966، وهو الأمر الذي دفع ببريطانيا إلى تقرير استفتاء

(1) أنظر: محي الدين (جمال) ، المرجع السابق، ص 159.

(2) أنظر:

DAILLIER(P) et PELLET(A), op,cit,p1072.

(3) أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع السابق، ص ص 159، 160.

من أجل أن يقرر الشعب مصيره في تلك المنطقة يوم 10 ديسمبر 1967، و التي ألت نتيجة الاستفتاء لصالح بريطانيا و قد أدنته الجمعية العامة الأمم المتحدة بتوصياتها رقم 2253 بتاريخ 19 ديسمبر 1967، مقررة في ذلك أن موضوع جبل طارق يمس الوحدة الوطنية و التكامل الإقليمي لإسبانيا زيادة على ذلك تعلقه بحق تقرير المصير، و هو الأمر الذي لا يمكن صيانته إلا بعد انتهاء الوضع الاستعماري⁽¹⁾.

الفقرة الثانية

مضيق مجيلان

قد اكتشف هذا المضيق عام 1520 و هو يصل بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادي، ويبلغ طوله حوالي 31 ميلا بحريا ويتراوح اتساعه إلى 22 ميلا بحرياً، ويكتسب أهمية في كونه بديلاً لقناة بنما وتقع سواحل المضائق إقليم الشيلي و جزء صغير يقع في أقصى شرق الشواطئ الأرجنتينية⁽²⁾، وفي أعقاب النزعات الإقليمية بين الشيلي و الأرجنتين أفصحت بريطانيا عن رغبتها في وجوب العمل على احترام حرية الملاحة في المضيق، وكذلك الولايات المتحدة الأمريكية ساندت هذا المطلب، وقد تم توقيع معاهدة في مدينة بوينس أيرس في 23 جويلية 1881 بين الشيلي و الأرجنتين⁽³⁾، تنص في مادتها الخامسة على تقرير مبدأ حالة الحياد الدائم التي وضع فيها المضيق، و ضمان حرية الملاحة لكافة

(1) أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 160.

(2) أنظر: المرجع نفسه، ص 157.

(3) أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق، ص 103.

السفن و أمام جميع الدول⁽¹⁾، وقد ارتبط هذا التعهد باتفاق على تحريم كافة الأعمال الحربية من الجانبين، والتي تتعارض مع مبدأ الحياد، و قد تعهد كلا الدولتين بعدم فرض الرسوم مقابل المرور بالمضيق.⁽²⁾

الفقرة الثالثة

المضايق الدانماركية

تتألف المضايق الدانماركية من مضيق سند وعرضه 3800 متر، و مضيق بالت الصغير والكبير الذي يتراوح عرضهما بين 18 و 30 كيلومتر⁽³⁾، وهذه المضايق تعتبر همزة وصل بين بحر البلطيق و بحر الشمال، وكانت الدنمرك في منتصف القرن الثامن عشر تستوفي رسوما من السفن التي تجتاز المضيق و بهذه الرسوم التي كانت مبنية على الفكرة القديمة يتمتع الدولة الساحلية بسلطة فرض الرسوم على السفن، و التي تتمثل في نفقات عمليات الإرشاد و صيانة العوامات وغيرها من الإصلاحات⁽⁴⁾، فكان بعضها يقدر على أساس الحمولة و البعض الآخر مقابل مرور السفينة ذاتها، و في سنة 1857 عقد مؤتمر دولي في " كوبن - هاغن " بناء على دعوة الدانمرك على اثر احتجاج الولايات المتحدة على إبقاء هذا النظام، فعوض عن الرسوم بدفع تعويض للحكومة الدانماركية مقداره 10 مليون فرنك لصيانة المضيق، و ألغت معاهدة المعقودة بتاريخ 14 مارس 1857

⁽¹⁾ أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع السابق، ص ص 157، 158.

⁽²⁾ أنظر: المرجع نفسه، ص 158.

⁽³⁾ أنظر: المرجع نفسه، ص 158.

⁽⁴⁾ أنظر:

هذه الرسوم، و أصبح منذ ذلك الحين مضيق بحر البلطيق مفتوحاً في وجه الملاحة الحرة لكافة السفن التجارية و الحربية سواء في وقت السلم أو الحرب.⁽¹⁾

و خلال الحروب التي نشأتا مثل الحرب الفرنسية - الألمانية سنة 1870 ، والحروب الروسية - اليابانية خلال سنتين 1904 و 1905، بقيت المضائق الدانماركية حرة و مفتوحة في وجه المتحاربين، لأن الحكومة الدانماركية قررت منذ بدء الحرب العالمية الأولى وطول مدة هذه الحرب إغلاق المضائق بواسطة سدود من الألغام في مدخل ومخارج مضائق، فألحقت من جراء ذلك أضرار جسيمة بالمواصلات البحرية ما بين روسيا وحلفائها الفرنسيين في سنة 1941، فتقدمت فلندا بشكوى إلى المحكمة العدل الدولية ضد الدنمرك التي بدأت ببناء جسر فوق بلت الكبير، وقد ادعت أن من شأن هذا الجسر عرقلة مرور بعض السفن غير أن القضية انتهت في سنة 1992 بعدول فنلندا عن شكاها،⁽²⁾ وتجدر الإشارة إلى أن هذه المضائق قد فقدت أهميتها بعد إنشاء قناة كييل في ألمانيا، بحيث لم تعد تلك المضائق هي السبل الوحيدة للاتصال بين بحر البلطيق وبحر الشمال⁽³⁾

الفقرة رابعة

المضائق التركية

المضائق التركية هي الأخرى لها أهمية خاصة، فهي تصل ما بين البحر المتوسط و خاصة الجزء الذي يسمى بحر إيجه والبحر الأسود، وتتمثل هذه المضائق في مضيق

⁽¹⁾أنظر: عامر(صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 158.

⁽²⁾ أنظر:

DAILLIER(P) et PELLET(A), op,cit,p1077.

⁽³⁾أنظر: عامر(صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 159

الدرينيل وطوله 65 كيلومتر وعرضه⁽¹⁾ (1.8 و 7 كيلومتر)، و مضيق البوسفور الذي يبلغ طوله 30 كيلو متر و يتروح عرضه ما بين 500 كيلومتر ونصف، ويقع ما بين هذين بحر مرمرة الذي يبلغ طوله 270 كيلومتر وعرضه حوالي 85 كيلومتر،⁽²⁾ وقد طرأ على نظامها تعديلات وقد مر عبر ثلاث مراحل : داخلية (أولاً)، ثنائية(ثانياً)، فمتعددة الأطراف (ثالثاً).

أولاً- النظام التركي الداخلي

ظل النظام التركي الداخلي في المرحلة الأولى التي كانت قائمة حتى سنة 1774م تمثلت في إغلاق المضائق في وجه جميع السفن دول، فالمضائق التي تؤدي إلى البحر الأسود كانت خاضعة للسيادة التركية و بإمكان الدولة التركية فتح و إغلاق هذه المضائق حسب رغبتها، لكون أساس هذا النظام مبنياً على الفكرة القديمة القائلة بالملكية و كان حظر الدخول إلى المضيق نتيجة لهذه الفكرة، وبالتالي ما يلاحظ أنها خاضعة لسيادة الدولة (نظام المرور المقيد).⁽³⁾

ثانياً- النظام الثنائي: الروسي - التركي.

أصبحت روسيا تملك بعض الشواطئ على البحر الأسود نهاية القرن 18، عندها أصبح التسليم بشكل تدريجي بالملاحة التجارية الروسية ثم بعد ذلك أصبحت الملاحة أجنبية، وهكذا تعاقب على المضائق ثلاثة أنظمة مختلفة وهي كالتالي:⁽⁴⁾

⁽¹⁾أنظر: عامر(صلاح الدين)، المرجع السابق ، ص 160.

⁽²⁾أنظر: المرجع نفسه، ص 160.

⁽³⁾أنظر: فكري رأفت بيك (وحيد)، مشكلة المضائق، المجلة المصرية للقانون الدولي العام ، مصر، مطبعة البصير، المجلد الثاني، الفهرست الجزاء الفرنسي، 1949، ص ص 10، 11.

⁽⁴⁾أنظر: المرجع نفسه، ص 11.

أ) بموجب معاهدة كاوتشوك - كائاردجي Kutchuk-Kainardji .

عقدت هذه المعاهدة بتاريخ 21 جويلية 1774 حصلت بموجبها روسيا من الحكومة التركية على حق مرور السفن التجارية الروسية.

ب) معاهدة اندري - نوبل Andrinople.

أُرخت هذه المعاهدة في 14 سبتمبر 1829، بها نالت روسيا من الحكومة التركية حق مرور السفن التجارية التابعة لمختلف الجنسيات، و لم يتغير هذا المبدأ منذ ذلك التاريخ.

ج) معاهدة اوينكار - اسكلسي Unkiar-Skelessi.

عقدت هذه المعاهدة بتاريخ 8 جويلية 1833، لقد نصت على خطر مرور السفن الحربية الأجنبية باستثناء الروسية و التركية،⁽¹⁾ و إلى حد هذا التاريخ كان نظام المضائق التركية ناتجاً عن اتفاقيات ثنائية، غير أن طابعه تبدل اعتباراً من اتفاقية لندن 15 جويلية 1840 وجاء هذا التغيير بناء على احتجاج بريطانيا.

ثالثاً- النظام الدولي.

نتج عن معاهدات متعددة الأطراف اتجه بصورة مستمرة نحو التوسع حتى سنة 1936، وانفتحت في معاهدة لوزان لعام 1923، التي أكدت مبدأ حرية الملاحة لسفن التجارية مع وضع نظام خاص لسفن الحربية⁽²⁾.

(1) أنظر:

DAILLIER(P) et PELLET(A),op,cit,p1075.

(2) أنظر: العناني (إبراهيم)، قانون البحار، المبادئ العامة - الملاحة البحرية - الصيد البحري، الجزء الأول، القاهرة، دار الفكر العربي، 1985، ص156.

أ- اتفاقية لندن المعقودة بتاريخ 13 جويلية 1841⁽¹⁾

المعروفة باسم اتفاقية المضائق، لقد حضرت مرور كل السفن الروسية وغيرها فقضت على الاستثناء الممنوح سنة 1833 لصالح روسيا وحدها، إلا في حالة وحدة إذا كان من حق السلطات منحها إجازة المرور.

ب- معاهدة باريس المؤرخة في 30 مارس 1856.

فقد دعمت هذا النظام و أكملته، و فرضت هذه المعاهدة التي تمت بعد حرب القرم حياد البحر الأسود.⁽²⁾

ج- معاهدة لندن المعقودة بتاريخ 13 مارس 1871.

ضل نظام الحياد ساري المفعول إلى غاية 1871، حيث عقد مؤتمر في لندن بناء على دعوة من روسيا، فتولد عنه معاهدة لندن المعقودة بتاريخ 13 مارس 1871 التي ألغت حياد البحر الأسود، ولكنها أبقت على إغلاق المضائق في وجه السفن الحربية لجميع الدول، و أبقت معاهدة برلين المؤرخة في 13 جويلية 1878 هذا النظام بلا قيد⁽³⁾ ولا شرط، ظلت تركيا تدافع بقوة عن حقها في مراقبة المضائق، و تعارض معارضة مطلقة مرور السفن الحربية و كانت تحترم مرور السفن التجارية فقط، لكنها تنكرت خلال الحرب العالمية الأولى لالتزامات الدولية وذلك بـ:

(1) أنظر:

DAILLIER(P) et PELLET(A), op,cit,p1075.

(2) أنظر: فكري رأفت بيك(وحيد)، المرجع السابق، المرجع السابق، ص 12.

(3) أنظر: المرجع نفسه، ص 13.

1_ منح حق اللجوء السفينتين الحربيتين الألمانيةين غوبن و براسلو اللتان قصفت بتاريخ 2 أوت 1914 مرفأي بون و فيليب فيل الفرنسيين في الجزائر، وذلك في اليوم الذي عقدت فيه معاهدة التحالف _سرية_ ما بين ألمانيا و تركيا، فتلقت السفينتان الألمانيةتان الأمر باللجوء إلى إسطنبول فتمكنتا من الفرار و اجتيازهما بكل حرية مضايق الدردنيل بتاريخ 10 أوت، وآنذاك ادعت الحكومة التركية بأنها اشتراها من ألمانيا السفينتين فرفضت دخول السفن دول الحليفة التي كانت تطارد السفينتين.⁽¹⁾

2_ حضرت تركيا بتاريخ 26 سبتمبر 1914 الملاحة التجارية كافة، حتى الحيادي منها ملاحقة بذلك ضررا جسيما بتموين روسيا، و في 29 أكتوبر 1914 شهرت تركيا الحرب على الدول الحليفة فحاولت هذه الدول اقتحام المضايق 18 مارس 1915 واحتلت جزيرة غاليبولي من 26 فيفري 1915 إلى غاية 8 جانفي 1916.⁽²⁾

د-اتفاقية لوزان المعقودة بتاريخ 24 جويلية 1923.

عقدت في نفس تاريخ معاهدة الصلح مع تركيا، وهذه الاتفاقية المتعلقة بنظام المضايق تسودها ثلاثة مبادئ: حرية المرور والحياد و التدويل.

1- حرية المرور:⁽³⁾

أقرت هذه الاتفاقية نظام الحرية التامة وفقاً للمبدأ القائل بحرية المرور و الملاحة عبر البحر في حالتي الحرب والسلم، وهذه الحرية تتمتع بها السفن و الطائرات الحربية

⁽¹⁾ أنظر: منتدى الحقوق والعلوم القانونية ، القانون الدولي البحار، دراسات متوفرة على الموقع:

www.low.zag.com/vbit9695.html

⁽²⁾ أنظر: نفس الموقع.

⁽³⁾ أنظر: عامر(صلاح الدين)، المرجع السابق، ص161 و كذلك، فكري رأفت بيك(وحديد)، المرجع السابق ، ص13.

و التجارية على حد سواء⁽¹⁾، و التحفظ الوحيد الذي يعطي السفن الحربية فيشترط على ألا تزيد القوة القصوى للأسطول الذي يمكن لدولة ما إدخاله إلى المضائق، في اتجاه البحر الأسود عن قوة الدولة الواقعة على شواطئ البحر المقصود من وراء ذلك قوة الأسطول السوفياتي، وهذا يتعلق بتحديد حجم السفن الحربية التي تعبر المضائق في اتجاه البحر الأسود، و كذلك أن لا تتجاوز مدة الممنوحة السفن الحربية الوقت الكافي لهذا الغاية في الأوقات العادية.

أما في الحالة التي تكون تركيا فيها محايدة فعليها تسهيل مرور السفن التجارية والحربية و الطائرات الحربية في حدود الضوابط المقدمة، أما إذا كانت مشتركة في الحرب فمن حقها أن تمنع مرور السفن الحربية الخاصة بالأعداء.⁽²⁾

2- الحياد

لقد نظمت اتفاقية لوزان ناحيتين لتطبيق نظام الحياد هما:

أ_ تجريد بعض المناطق الواقعة حول المضائق من السلاح، وذلك على بعد يتراوح ما بين 30 و 50 كيلومترا من المضائق على أن تكتفي تركيا بقوة شرطة في هذه المنطقة

ب_ الحياد في حالة الحرب أي حياد تركيا امتناع الدول المتحاربة عن القيام بأعمال عدوانية من تفتيش السفن و حجزها في المضائق.

⁽¹⁾أنظر:

SAVIDIS(X),Le Regime de Détroits (Biosphore et Dardanelle),Librairies Générale de Droit et Jurisprudence, 1951, p 91.

⁽²⁾أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع نفسه، ص 161.

3 - التدويل:

أحدثت اتفاقية لوزان جهازا دوليا يدعي " لجنة المضايق"⁽¹⁾، بحيث يكون مركز اللجنة في اسطنبول تعمل برئاسة تركيا تحت إشراف عصبة الأمم، وخلافا للجنة التي أحدثتها معاهدة سافر (sévéres) بتاريخ 10 أوت 1920 لم يكن لهذه لجنة سوى اختصاصات محدودة، بحيث كلفت بمراقبة الملاحه و تزويد مجلس العصبة بتقرير سنوي عن المخالفات الحاصلة، و تقضي اتفاقية لوزان بإنزال العقوبات في حالة خرق أحكامها، كما يضمن مجلس العصبة بصورة جماعية، نظام المضايق الجديد، مع إمكانية تدخل أعضائه الدائمين لرعاية أحكام هذا النظام(المادة 18).⁽²⁾

ه - اتفاقية مونترية والمعقودة بتاريخ 20 تموز 1936⁽³⁾

إن الحكومة التركية التي كانت قد طلبت بتعديل النظام في مؤتمر نزع السلاح المنعقدة بتاريخ 23 ماي 1933، والتي اصطدمت بمعارضة فرنسا و أعادت الكرة مرة أخرى فطالبت في مذكرة وجهتها بتاريخ 11 أبريل، 1936، إلى الدول الموقعين على اتفاقية لوزان بتعديل نظام 1923 الخاصة بإلغاء القيود المتعلقة بحظر تحصين المضايق، لأنها تتنافى مع مستجدات الأوضاع الدولية .

(1) أنظر: عامر(صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 161.

(2) أنظر: دراسات وأبحاث قانونية، متوفرة على الموقع:

(3) أنظر: عامر(صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 161.

بناء على هذا الطلب عقد مؤتمر دولي في مونترية و بتاريخ 22 جوان 1936، حيث وضعت اتفاقية جديدة للمضايق وقع عليها يوم 20 جويلية 1936، و تتضمن الاتفاقية ثلاثة مبادئ: نظام جديد يجيز حرية المرور، وإعادة التسليح و إلغاء التدويل.

1 - النظام الجديد الذي يجيز حرية المرور (1)

يعنى به إطلاق حرية السفن التجارية في ظل أوضاع المقرر سنة 1923، و أهم المبادئ التي تضمنتها اتفاقية مونترية هي كالتالي:

- في زمن السلم:

هذه الحالة تشمل حرية المرور لكافة السفن التجارية منها و الحربية الصغيرة، و قد جرى التمييز فيما بينها، وهنا لأمر يتعلق بالسفن الحربية الكبيرة التابعة لدول أخرى وتلك التي تابعة لدول الواقعة على سواحل البحر الأسود، حيث تتمتع سفن وغواصات هذه الأخيرة بحرية المرور بشرط إخطار السلطات التركية بالطرق الدبلوماسية قبل 8 أيام من تاريخ العبور، على أن لا تزيد الحمولة الإجمالية عن 15 ألف طن و لا تحدد إقامتها بمدة زمنية معينة في البحر الأسود، بالإضافة إلى ذلك يتوجب على الغواصات أن تمر وهي طافية و يتم مرورها خلال النهار و يجب أن تكون منفردة (2).

أما بالنسبة للسفن الحربية التابعة للدول الأخرى التي لا تنتمي إلى حوض البحر الأسود، فيشترط لمرورها إضافة إلى الإخطار المسبق أن لا يزيد عددها عن تسعة سفن

(1) أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 161.

(2) أنظر: المرجع نفسه، ص 162.

في وقت واحد، ولا يسمح بمرور الغواصات وحاملات الطائرات و السفن الحربية التي تزيد حمولتها عن 10الاف طن، على أن يزيد هذا العدد مع ازدياد الأسطول السوفييتي.

- في زمن الحرب: (1)

لقد ميزت اتفاقية مونترية بين حالتين :

الحالة الأولى: إذا كانت تركيا طرفاً في الحرب، و هذا يعني أن حرية المرور تكون قاصرة على السفن التجارية التابعة للدول المحايدة بشرط أن لا تقدم أية مساعدة للأعداء، و للحكومة التركية أن تتخذ ما تراه متلائماً مع مصلحتها الدفاعية بالنسبة لمرور السفن الحربية.

الحالة الثانية: إذا لم تكن تركيا طرفاً في الحرب أي التزامها الحياد، فالأصل العام هو حظر مرور السفن الحربية التابعة لدول المتحاربة باستثناء الحالتين الموجدتين في المادة 25 من الاتفاقية و هما كتالي:

الأول: حالة قيام السفن الحربية بصدد توقيع عقوبة ضد الدولة المعتدية وفق للأحكام المدة 16 من عهد عصبة الأمم .

الثاني: حالة تبعية السفن للدول تربطها التي بتركية معاهدة للمساعدة المتبادلة، مثل المعاهدة المعقودة بتاريخ 19أكتوبر 1939 بين فرنسا و إنجلترا و تركيا، و ميثاق الأطلسي المؤرخ في 4أفريل 1949 الذي انضمت إليه تركيا بتاريخ 22أكتوبر 1951، وقد احتفظت

(1) أنظر: عامر(صلاح الدين)، المرجع السابق ، ص 162.

تركيا بحق اتخاذ ما تراه مناسباً في الأزمات الدولية المهددة بالحرب، على أن تكون خاضعة لرقابة مجلس عصبة الأمم.

2 - إنهاء التدويل و إعادة تسليح المضيق:⁽¹⁾

بعد أن لبي المطلب الرئيسي لتركيا دون صعوبة، أقرت اتفاقية مونترو إلغاء النظام المتعلق بحظر إقامة تحصينات في منطقة المضائق، ووضعت أحكامه موضع التنفيذ حالما وقع النظام وكانت له آثار مباشرة، وقد تضمنت الاتفاقية كذلك نصاً يلزم تركيا أن تقدم تقرير سنوي يحتوي على البيانات الخاصة بالسفن التي اجتازت المضائق خلال تلك الفترة، و بموجب ذلك أيضاً حصلت تركيا على نص يلغي لجنة المضائق التي تشكلت سنة 1923، لذا إن المضائق التركية منذ 1939 ميزها موضوعين هما:⁽²⁾

الموضوع الأول

تطبيق اتفاقية مونترو خلال الحرب العالمية الثانية.

إن اتفاقية مونترو التي كانت تركيا ساهرة على تنفيذها أصبحت أداة في مواجهة الدول الحليفة لتركيا بسبب الهيمنة الألمانية على بحر ايجه،⁽³⁾ في 2 مارس 1941 اتخذت الحكومة التركية إجراءً يقضى بإغلاق المضائق في وجه كل السفن التجارية، ما لم تكن مزودة بإجازات خاصة أو يسيرها بحارة أتراك وجاء في مذكرة مشتركة سلمت لتركيا بتاريخ 13 أوت 1941.

⁽¹⁾ أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 164.

⁽²⁾ أنظر: المرجع نفسه، ص 164.

⁽³⁾ الأنترننت :

و لقد ثار نزاع كل ألمانيا و بريطانيا من جهة و تركيا من جهة أخرى و بلغ أوجهه خلال سنتي 1941_1944 حول مرور السفن الحربية الألمانية الصغيرة عبر المضائق، وهنا دائماً الأمر يتعلق بالسفن الصغيرة التي لم يكن نظامها واضحاً في ضوء المادة 8 من معاهدة لندن البحرية المعقودة بتاريخ 25 مارس 1936، و التي كانت تركيا تعتبرها سفناً تجارية و التي كانت في الواقع قوارب تستعمل في السابق كناقلات للجيش وكمطاردات لغواصات.

في 10 جانفي 1945 أعادت تركيا فتح المضائق في وجه السفن التجارية الأجنبية، لم يؤثر قرار إعلان الحرب على كل من ألمانيا و اليابان 23 فيفري 1945 في تركيا، فلم تدخل الحرب فعلاً التزمت الحياد و كان هذا قرار مهم بالنسبة للحلفاء، وهذا أتاح الفرصة للولايات المتحدة و لبريطانيا بإرسال السفن المحملة بالعتاد الحربي إلى الاتحاد السوفياتي و تركيا لم تتخذ هذه التدابير إلا عند تأكده من هزيمة ألمانيا.⁽¹⁾

الموضوع الثاني

تعديل اتفاقية مونترو⁽²⁾ Montreux

لقد طرح هذا الموضوع في الاتفاق السري المعقود في بوت سدام بتاريخ 2 أوت 1945، و بموجبه قررت الدول الكبرى الثلاثة وهي الولايات المتحدة و بريطانيا، والاتحاد السوفيتي إجراءات جديدة من أجل تعديل نظام المضائق، ولكن شيئاً لم ينفذ من ذلك الحين

(1) الأنترنت: منتدى الحقوق والعلوم القانونية، القانون الدولي البحار، الموقع السابق.

www.low.zag.com/vbit9695.html

(2) أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 164.

بسبب رفض تركيا رفضاً قاطعاً المقترحات السوفياتية التي وردت في المذكرتين الموجهتين لها بتاريخ 8 أوت و 24 سبتمبر، 1946 و اللتان تطلبان بمنح تركيا للاتحاد السوفياتي قواعد بحرية في البوسفور و بالتفرد في مراقبة المضائق من قبل الدول الواقعة على شواطئ البحر الأسود، أي من قبل الاتحاد السوفياتي و الدول التابعة له بالإضافة إلى تركيا.⁽¹⁾

و في نهاية الحرب الباردة تزايد مرور السفن الحربية السوفيتية في المضائق التركية زيادة كبيرة، ولم تلتزم السلطات السوفيتية في بعض الحالات بالشروط والأوضاع المقررة بموجب اتفاقية مونترو، وفي عام 1968 قامت الولايات المتحدة بإرسال حاملات صواريخ وعبرها المضائق والدخول إلى البحر الأسود، وهذا ما أثار احتجاج الاتحاد السوفياتي على أساس انطواءه على مخالفة نصوص اتفاقية مونترو، والتي بدورها تحرم مرور سفن الدول المتحاربة، ولكون الولايات المتحدة مشتركة في الحرب الفيتنامية فأجابت الولايات المتحدة أنها ليست طرفاً في الاتفاقية، ومن ثمة فإنها لا تلتزم بأحكامها و مثل هذه الأحداث كانت تنبئ بضرورة إعادة النظر في اتفاقية مونترو لعام 1936⁽²⁾، ليتوفق مع المستجدات التي طرأت على العالم بعد توقيعها من أجل استيعاب التطورات التكنولوجية الهائلة في مجال بناء السفن و تسييرها، وضمان بقائها واجبة التطبيق و نافذة المفعول حتى بعد انهيار الاتحاد السوفياتي سابقاً، وبروز الولايات المتحدة الأمريكية بمركز القطب الواحد قلل ذلك من الحساسيات المفرطة التي عرفتتها نهاية الحرب الباردة.⁽³⁾

(1) أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 165.

(2) أنظر

SAVIDIS(X),op.cit.p102.

(3) أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 165.

المبحث الثاني

النظام القانوني للمرور في المضائق

لقد تنبّهت الدول الكبرى على امتداد الزمن للأهمية الاستراتيجية للمضيق في حركة الملاحة الدولية، و أن لها فائدة كبرى في تنفيذ استراتيجيتها بالسيطرة و الهيمنة عليها سواء عن طريق احتلال الدول المضائقية، أو بوضع قوتها العسكرية في تلك المضائق، أو عن طريق إبرام الاتفاقيات الدولية التي تبيح لها حق المرور عبر تلك المضائق⁽¹⁾ من دون عائق، أدى هذا إلى إقرار بعض الحقوق للدول النامية مقابل النص على حرية المرور العابر والمرور البريء في المضائق، وقد حدث كل ذلك في المضائق الدولية مثل مضيق باب المندب في البحر الأحمر ومضيق هرمز في الخليج العربي، و مضيق تيران في خليج العقبة ومنذ ذلك تمتعت المضائق بأهمية كبيرة في المجتمع الدولي⁽²⁾، و حيث أنها أخذت وقتاً كبيراً في المناقشات التي كانت تحضر لإعداد اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م، لذا يتوجب علينا الإلمام بهذا الجانب أي الجانب الاتفاقي لمعرفة النظام القانوني للمرور في المضائق (المطلب الأول)، ثم نطرق إلى أنواع أنظمة المرور فيه (المطلب الثاني).

⁽¹⁾ أنظر: السيد مصطفى (أحمد أبو الخير)، المرجع السابق، ص 347.

⁽²⁾ أنظر:

المطلب الأول

النظام القانوني للمضايق وفق لاتفاقية الدولية.

من أهم القضايا التي كانت محلاً للعديد من النقاشات هي حق المرور في المضيق، وبسبب الأهمية الكبرى وكون هذه المضائق تعتبر كشریان للمواصلات الدولية، لذا فأى تعطيل فيها يؤثر على حركة الملاحة وبتالي يهدد مصلحة الدول الملاحية الكبرى⁽¹⁾ فعملت هذه الأخيرة على تقرير حرية الملاحة في المضيق، فقد حولت المطالبة بنظام المرور البريء في البداية، ولكن سرعنا ما تحول إلى المطالبة إلى نظام أكثر حرية، بحجة أن نظام المرور البريء لم يعد مناسباً، و السبب أنه يعرقل الملاحة لكون الدول المطلة على المضيق تراقب دائماً مرور السفن وتميز بينها، وكانت الوسيلة الوحيد والأكثر أمان لتحقيق هذه الأهداف هي بواسطة الاتفاقيات الدولية، لذا سنلاحظ التطور التاريخي لحق المرور بالتطرق إلى النظام القانوني للمضايق في ظل العرف والاتفاقيات الدولية وخاصة اتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المجاورة لعام 1958م(الفرع الأول)، و اتفاقية الأمم لقانون البحار 1982م(الفرع الثاني).

(1) أنظر:

DAILLIER(P) et PELLET (A), op,cit,p 1075.

الفرع الأول

النظام القانوني للمرور في ظل القانون الدولي

العرفي و اتفاقية جنيف 1958م.

لقد أثار المرور خلاف واسعاً في القانون الدولي التقليدي على الرغم من الآراء الفقهية التي قبلت بهذا الصدد، فإن الكثير من فقهاء القانون الدولي كانوا يحرصون على تأكيد لعدم وجود مبدأ عام فيما يتعلق بالمرور في المضيق، فيما عدا المضائق التي ينظم المرور فيها بموجب اتفاقية خاصة .⁽¹⁾

و يأتي بعد ذلك حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو⁽²⁾ - سابق الذكر - الذي يعطي حق المرور البريء للسفن الأجنبية عبر المضائق، في وقت السلم طالما أنها مستعملة للملاحة الدولية دون إذن مسبق من الدولة الشاطئية، وليس لهذه الأخيرة أن تمنع المرور إذا لم يكن هناك اتفاقاً يخالف ذلك.

إن مضيق كورفو من المضائق التي تفتح باستمرار للملاحة الدولية ولكن لا يمنع هذا الدولة المشاطئة له من اتخاذ الإجراءات الدفاعية أو التنظيمية لحركة المرور في المضيق، للحفاظ على سلامة ترابها وأمنها وهذا بالضبط ما خلصت إليه المحكمة⁽³⁾،

(1) أنظر: خالد حزمة(عادل)، المرجع السابق، ص 50.

(2) لمزيد من المعلومات حول قضية مضيق كورفو 1949 اطلع على المرجع نفسه، من الصفحة 149 إلى 158.

(3) أنظر: مانع(جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص 314.

وقد اعتبر الفقهاء رأيها مقبولاً ومطابقاً للعرف،⁽¹⁾ و الاستنتاج العام المتواصل إليه حول حكم المحكمة بأنه كاشف عن قاعدة من قواعد القانون الدولي العرفي.⁽²⁾

وقد تعرضت المحكمة لقضية أخرى وهي قضية المصايد النرويجية - البريطانية 18 ديسمبر 1951، في الجانب المتعلق بالمضيق (أندريليا) مقررةً بأنه لا يعدو أن يكون طريقاً من طرق الملاحة الدولية، لان النرويج قامت بتهيئته بوسائل صناعية و إرشادية تزود بها الملاحة، بل اعتبرته مياه داخلية نرويجية يخضع لقاعدة خطوط الأساس المستقيمة ورفضت ادعاء بريطانيا.⁽³⁾

وجد اتفاقيات جنيف لعام 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المجاورة إنها تفرق بين المرور في البحر الإقليمي و المرور في المضائق الدولية، ففي الوقت الذي تعترف فيه لجميع السفن بالمرور البريء في البحر الإقليمي للسفن الأجنبية و جواز وقفه بشرط إعلام الدول الأخرى مسبقاً، وعلى خلاف الحالات التي يجيزها القانون الدولي للبحار فهذه الاتفاقية لا تجيز إيقاف المرور في المضائق الدولية⁽⁴⁾، دون تفرقة بين المضائق الدولية المستعملة للملاحة الدولية تقليدياً و التي تصل بين جزأين من أعالي البحار، أو بين المضائق التي لم يجرى العرف الدولي على استعمالها للملاحة الدولية⁽⁵⁾، و هي التي تصل بين جزء من البحار العالية و البحر الإقليمي لدولة أجنبية، وهكذا تكون

(1) أنظر: يوسفى (آمال)، المرجع السابق، ص 29.

(2) أنظر: عامر(صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 155.

(3) أنظر: المرجع نفسه، ص 155، و كذلك أنظر خالد حزمة(عادل)، المرجع السابق، ص 133.

(4) أنظر:

FERRON(O), Le Droit International de La Mer, Voulme1, Librairie Minard, Pris 1958, p p 59-60.

(5) أنظر: مدني(محمد عمر)، المرجع السابق، ص 19.

الاتفاقية قد وسعت من مفهوم المضيق الدولي (المادة)4/16،⁽¹⁾ وهو السبب الرئيسي في امتناع الدول العربية وفي مقدمتها مصر على التوقيع و الانضمام إليها لكونها أضفت حكماً خاصاً لخدمة إسرائيل، وقد تم ذلك تحت ضغط الدول المناصرة لإسرائيل في مؤتمر الأمم المتحدة 1958 ليكفل لها حق المرور في مضيق تيران.⁽²⁾

والملاحظ أن اتفاقية جنيف 1958 لم تخصص مادة مستقلة بذاتها لمعالجة المضيق، بل اكتفت بربطها بحق المرور البريء المادة 4/16 "لا يجوز تعطيل استخدام السفن الأجنبية لحق المرور البريء في المضائق التي تستعمل في الملاحة الدولية"⁽³⁾

الفرع الثاني

النظام القانوني للمضيق و فق اتفاقية منتوقوباي 1982

في البداية فقد تبين كل من الولايات للملاحة الدولية المتحدة الأمريكية و الاتحاد السوفيتي(سابق) معاصرة مع أعمال لجنة الاستخدامات السلبية لقيعان البحار والمحيطات أفكار تدعوا إلى وجوب اقتران امتداد البحر الإقليمي اثني عشرة ميلا بحريا بتقرير مبدأ حرية الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية⁽⁴⁾.

بالرغم من الاتحاد السوفيتي كان أول دولة حددت بحرها الإقليمي باثني عشرة ميلا

بحريا، إلا أن في مقترحاتها إشارة إلى خشية

⁽¹⁾أنظر: حمود (محمد الحاج)، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، عمان، دار الثقافة النشر والتوزيع، 2008، ص156

⁽²⁾أنظر: عامر(صلاح الدين)، المرجع السابق، ص ص 156، 157.

⁽³⁾ راجع نص المادة 1/38 من اتفاقية قانون البحار 1982.

⁽⁴⁾أنظر: عامر(صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 155.

بعض الدول من تحديد عرض البحر الإقليمي يؤدي إلى التأثير على حرية المرور بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية للملاحة الدولية.⁽¹⁾

وهذا هياً الأمر ليكون من أوائل المسائل التي استطاع المؤتمر في دورته الأولى أن يبلور فيها موقفاً محدداً، والذي كان في الحقيقة نزول عند رغبة الدول الكبرى الداعية إلى تأمين وكفالة حرية الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، ومن ابرز ما كشفت عنه هذه المرحلة هو بروز نظام جديد يختلف عن ذلك الموجود باتفاقية 1958، و الذي يبلغ مرتبة الملاحة الحرة المقررة في أعالي البحار⁽²⁾ وهو المرور غير المعاق، لذا إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، أولت عناية بالمضيق حيث أفردت له الجزء الثالث منها في المواد 34 إلى غاية المادة 45 منه وذلك نظر لان المضائق تقع في نطاق البحر الإقليمي لدولة فاتجهت إلى التفرقة بين حالتين، ومن ثمة وضعت أحكاماً مفصلة أهمها إعطاء حق المرور العابر للسفن الأجنبية خلال مرورها بالمضيق⁽³⁾ وهذا ما سنتعرض له في ما يلي:

(1) أنظر: : عامر(صلاح الدين)، المرجع السابق ، ص 166.

(2) أنظر المرجع نفسه ، ص 169.

(3) أنظر: مانع(جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص 322.

الحالة الأولى: حالة ربط المضيق بين جزء من أعالي البحار.

أو منطقة اقتصادية، فالمضايق التي تستخدم من أجل الملاحة الدولية والتي يكون فيها لجميع السفن حق المرور العابر (الترانزيت)⁽¹⁾، وهذا المرور يتمثل في حرية الملاحة و التخليق بغرض العبور السريع و المتواصل عبر المضيق⁽²⁾، أما إذا وجد طريق يعتبر جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة يكون ممثلاً في الملائمة من حيث الخصائص و الهيدروغرافية، و بالتالي هنا ليس سلب لحق السفن إنما في هذه الحالة يكون مرورها بريئاً و ليس عابراً في المضايق التي تستخدم من أجل الملاحة الدولية وذلك بسبب وجود طريق آخر⁽³⁾.

الحالة الثانية: حالة ربط المضايق بين جزء أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، يطبق في هذه الحالة نظام المرور البريء بما يرتبه عنه من الحقوق للدولة المضائقية، إلا أنه لا يجب لها أن توقف المرور البريء في المضيق لأي سبب من الأسباب حتي لو توافرت الشروط التي تعطيها هذا الحق في المياه الإقليمية⁽⁴⁾.

الحالة الثالثة: طبقاً للمادة 45 يستثني من أحكام المرور العابر للمضايق المنصوص عليها في اتفاقية، 1982 المضيق المشكل بجزيرة الدولة الشاطئية له و بئر هذه الدولة و وجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار، أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة

⁽¹⁾ راجع نص المادة 1/37 من اتفاقيات قانون البحار لسنة 1982.

⁽²⁾ أنظر: مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق ص 322.

⁽³⁾ أنظر: المرجع نفسه، ص 322.

⁽⁴⁾ أنظر: سعد الله (عمر)، المرجع السابق ص 292، وكذلك مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص 323.

ليكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية و الهيدروغرافية،⁽¹⁾ و بالتالي فهذا المضيق يخضع للمرور البريء.⁽²⁾

لقد استبعدتها اتفاقية 1982 المضايق المستخدمة للملاحة الدولية التي ينظم المرور فيها بموجب اتفاقية قائمة و نافذة منذ زمن طويل،⁽³⁾ وكانت معظم هذه الاتفاقات المتعلقة بالمضايق الواقعة في مناطق استراتيجية مثل - ما اشرنا سابقاً - في النظام القانوني لأهم المضايق وهي المضائق التركية و مضيق جبل طارق وغيرها من المضايق و ذلك تأكيداً على ضمان حرية المرور فيها.

حيث أخذت الدول الكبرى ببعض القواعد العامة المطبقة على المضيق، و أكملت هذه الاتفاقيات بقواعد أخرى بحيث لا تتأثر هذه الأنواع من المضايق بأحكام الجزء الثالث من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، فتركت هذه المضائق خاضعة لأحكام الاتفاقيات المنظمة لها دون أن يطرا عليها أي تغيير (نظام اتقائي خاص).

وخالصة القول أن هذه الأنظمة الاتفاقية جميعها تشترك في احترامها لمبدأ حرية المرور في الوقت السلم،⁽⁴⁾ مثل: اتفاقية " بيونس ايرس " لسنة 1801 التي نصت هي الأخرى على حياد مضيق ماجلان بصفة دائمة وعدم إقامة تحصينات واستخدامات عسكرية فيه،⁽⁵⁾

(1) راجع نص المادة 1/38 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

(2) أنظر: إسكندري (أحمد)، محاضرات في القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1998، ص 56، و كذلك سعد الله (عمر)، المرجع السابق، ص 292.

(3) أنظر:

DAILLIER(A) et PELLET (A), op,cit,p 1075.

(4) راجع نص المادة 35/ج من اتفاقية 1982.

(5) أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق، ص 103.

و أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قد اتبعت قاعدة "الخاص بقيد العام " وهذا ما أكدت عليه صراحة بإبقاء هذه المضايق المنظمة باتفاقيات الدولية الخاصة

المطلب الثاني

أنواع أنظمة المرور في المضايق

للأول مرة في تاريخ قانون البحار استطعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، أن تفرق بين حق المرور في البحر الإقليمي وحق المرور في المضائق الدولية⁽¹⁾، حيث جعلت لهذا الأخير نظام خاص به وذلك من خلال الأحكام الواردة في الاتفاقية، على خلاف اتفاقية جنيف لعام 1958م التي لم تميز بين المرور البريء في للبحر الإقليمي و المرور البريء في المضائق، و كإضافة للمرور البريء استحدثت الاتفاقية نظام جديد للمرور و هو نظام المرور العابر، وقد جاء هذا الأخير كنتيجة لإصرار الدول الملاحية الكبرى على إطلاق حرية العبور في المضائق الدولية، إذن فحق المرور في المضيق يخضع لنظامي المرور العابر (الفرع الأول) والمرور البريء (الفرع الثاني)، وهذا ما سنحاول درسته في ما يلي:

الفرع الأول:

نظام المرور العابر

بعدما كان نظام المرور البريء سارياً المفعول على كل المضائق باستثناء المضائق المنظمة باتفاقيات خاصة، و بعد التطورات الحاصلة في مجال صناعة السفن أصبحت

(1) أنظر: يوسفى (أمال)، المرجع السابق، ص31.

هناك السفن النووية والحربية والتجارية وغيرها، أضحي من اللازم إعادة النظر في القواعد التي تحكم مرور تلك السفن في المضيق⁽¹⁾، فجاءت قواعد المرور العابر بعد صراع كبير بين الدول الساحلية والدول الملاحية الكبرى، وهذه قواعد نصت عليها اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

و قد جاء في نصوص اتفاقية 1982 أن نظام المرور العابر لا ينطبق إلا على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، والواصلة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، و هو نظام جاء وسط بين المرور الحر الذي يستعمل في أعالي البحار والمرور البريء⁽²⁾. ولتسليط الضوء على نظام المرور العابر فإننا سنتناول في مايلي ظهور فكرة المرور العابر (الفقرة الأولى)، بعد ذلك نتناول تعريف المرور العابر (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى

ظهور فكرة المرور العابر:⁽³⁾

إن مد عرض المياه الإقليمية إلى 12 ميلا بحريا، و الاعتراف بهذه القاعدة كقاعدة عرفية أعطت مسألة المضائق أبعاداً جديدة، وقد تم إدخال 116 مضيق في زمرة المياه الدولية، منها ما هو ذو أهمية للملاحة الدولية والبعض الآخر ذو أهمية معتبرة، وهو ما

(1) أنظر:

DAILLIER(P) et PELLET(A), op,cit,p 1076.

(2) أنظر: عامر (صلاح الدين)، مقدمة في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 566.

(3) أنظر: بهلول (حميدة)، النظام القانوني للمرور العابر في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مذكرة نهاية السنة الدراسية، المدرسة الوطنية، العليا للقضاء الجزائر، 2009، ص 06.

جعل نظام المرور البريء الذي كان ساريا في ظل اتفاقية البحر الإقليمي التي أبرمت في 1958/04/29 بجنيف و التي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1964/09/10، و بالتالي لم يعد كافيا للدول الملاحية الكبرى خاصة عندما يتعلق الأمر بمرور السفن الحربية والغواصات وتحليق الطائرات.

إن المرور البريء الذي كان مطبقاً على بعض المضائق أصبح بالنسبة للدول الملاحية الكبرى غير كافٍ بسب نمو و تطور التجارة الدولية، لأنه يحد من حرية الأساطيل الكبرى التي تستطيع أن تجوب المحيطات والبحار، وهذا يعطي نوعاً من المرونة في تفسير بعض النصوص على حساب الدول الشاطئية (السلطة التقديرية لدول الكبرى) (1).

وبما أن قواعد نظام المرور البريء المنصوص عليها في اتفاقية 1958، لم تعد صالحة ولا قادرة على حماية أمنها و مصالحها خاصة مع النمو التكنولوجي السريع، و تزيد مخاطر التلوث السريع الذي تخلفه ناقلات البترول و السفن الحاملة للمواد الخطرة و السفن النووية.....إلخ، هذا ما جعل الدول تفكر في إعادة النظر في نظام المرور البريء (2).

نظر لعدم قدرة نظام المرور البريء على الصمود في مواجهة التغيرات الحديثة، التي طرأت على الملاحة و الصناعة، فلقد تم تخصيص بعض بنود النص المركب غير الرسمي الذي أعد للتفاوض في نيويورك عام 1977 خلال الدورة السادسة لمؤتمر للأمم المتحدة لقانون البحار، لبحث نظام المرور الحر "droit de libre passage" أو كما

(1) أنظر:

CAMINOS (H), Le Régime de Détroit's dans La Convention des Nation Unies de 1982, sur le Droit de La Mer, R.C.A.D.I, Volume 205, 1987, p 230-235.

(2) أنظر: بهلول(حميدة)، المرجع السابق، ص ص 6، 7.

يسميه البعض بالترانزيت "passage en transite" أي المرور العابر ليطبق على طائفة (1) من المضائق الدولية.

وقد جاءت في لائحة رقم: 2750 التي اتخذتها الجمعية العامة للأمم المتحدة 1970/12/17 في دورتها (25) إلى دعوة الدول لعقد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة، و أنه من النقاط الهامة المتواصل إلى حل بشأنها هي قضية المضائق الدولية و النظام القانوني للمرور عبرها، و قد خصصت فعلا اتفاقية 1982 الجزء الثالث منها لأحكام المنظمة للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

الفقرة الثانية

تعريف المرور العابر

لقد استحدثت اتفاقية 1982 نظام المرور العابر، (2) والذي يعني ممارسة حرية الملاحة و التحليق لغرض وحيد وهو العبور المتواصل و السريع خلال المضيق الواصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، و جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، إلا أن شرط تواصل المرور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق بهدف دخول الدول الشاطئية للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى هذه الدولة. (3)

(1) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 7

(2) أنظر:

RUIEZ (D), op,cit, p 157.

(3) أنظر: مانع (جمال)، المرجع السابق، ص 325، وكذلك راجع نص المادة 2.1/38 من اتفاقية 1982.

ولقد اختلفت آراء الدول بين مؤيد ومعارض لنظام المرور المطبق في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، منهم من بقي متمسكاً بمبدأ المرور البريء (الصين وإسبانيا....)، وأخرى مؤيدة لنظام المرور الجديد (الولايات المتحدة الأمريكية....)⁽¹⁾.

وقد أشارت الفقرة الأولى من المادة 38 من اتفاقية 1982 إلى أنه لا ينطبق المرور العابر على المضيق، إذا كان مشكلاً بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق و ببر هذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو في طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية و الهيدروغرافية⁽²⁾.

و لمعرفة كل الجوانب المتعلقة بنظام المرور العابر، يجدر بنا أن نتعرض لواجبات السفن الأجنبية أثناء مرورها مرورا عابرا في إحدى المضائق المستخدمة للملاحة الدولية (أولاً)، و التي تسري عليها هذه الاتفاقية و كذلك حقوق وواجبات الدول المطلة على المضيق (ثانياً)، ثم النتائج المترتبة على تطبيق المرور العابر (ثالثاً).

أولاً: واجبات السفن و الطائرات الأجنبية حال مرورها مرورا عابراً⁽³⁾

لقد اقتت الاتفاقية 1982 بمجموعة من الالتزامات، و الواجبات في مواجهة كل السفن و الطائرات، والتي يتوجب عليها مراعاتها عند ممارستها لحق المرور العابر في أحد

(1) للمزيد من المعلومات، أنظر للمرجع بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص16، وما يليها .

(2) أنظر: أبو الوفاء (أحمد)، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، القاهرة، دار النهضة العربية، 1989، ص 276.

(3) أنظر: يوسف (أمال)، المرجع السابق، ص 32.

المضايق المستخدمة للملاحة الدولية سنعالج في مايلي:الوجبات على كل السفن و الطائرات المارة مروراً عابراً.⁽¹⁾

1_ أن تمضي دون إبطاء أثناء مرورها في المضيق أو فوقه.

2_ أن تمتنع عن أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها فعلا ضد سيادة و استقلال أي من الدول المطلة على المضيق، أو بأي صورة تشكل انتهاكا لمبادئ القانون الدولي الثابتة في ميثاق الأمم المتحدة.

ج_ أن تمتنع عن ممارسة أي نشاط لا يتصل بالمرور المتواصل السريع.

أ- واجبات على السفن المارة مروراً عابراً.⁽²⁾

1 - أن تمتثل للنظم و الإجراءات و الممارسات الدولية الخاصة بالسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع الاصطدامات في البحر.

2 - أن تمتثل للإجراءات و الممارسات الخاصة بمنع التلوث من السفن وخفضه و السيطرة عليه.⁽³⁾

3 - ألا تقوم هذه السفن بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافية، بأي أنشطة بحث أو مسح دون الحصول على إذن مسبق من السلطات الدولية المشاطئة للمضيق.⁽⁴⁾

⁽¹⁾ راجع نص الفقرة الأولى من المادة 39 من اتفاقية 1982.

⁽²⁾ راجع نص المادة 3/39 من اتفاقية 1982.

⁽³⁾ أنظر: العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص 185.

⁽⁴⁾ راجع نص المادة 40 من اتفاقية 1982.

4 - أن تحترم ما ينطبق من تنظيمات على الممرات البحرية، و نظم تقسيم حركة المرور وفق للمادة 41 من الاتفاقية (1).

ب- واجبات على الطائرات المارة مروراً عابراً⁽²⁾

1_ أن تراعى قواعد الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية، و المطبقة على الطائرات المدنية، ويجب أيضاً أن تمثل الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة هذه، وأن تقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع ضرورة مراعاة القواعد الواجبة لسلامة الملاحة.

2_ أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة للاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعنية دولياً، و ذلك بمراقبة الحركة الجوية أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.

ج - وجبات الغواصات:⁽³⁾

لم تلزم اتفاقية 1982 الغواصات بالمرور طافية فوق سطح البحر، بل أجازت لها أن تمر غائصة وهو ما سعت الدول الملاحية الكبرى إلى إقراره، ونجحت في تحقيقه.

ثانياً: حقوق وواجبات الدول المطلة على المضيق

أعطت اتفاقية 1982 للدولة المطلة على المضائق المستخدم للملاحة الدولية مجموعة من الحقوق⁽⁴⁾، كما ألفت عليها مجموعة من الواجبات على النحو التالي:

(1) أنظر: بوسلطان(محمد)، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص 231.

(2) راجع نص المادة 3/39 من اتفاقية 1982.

(3) أنظر: بهلول(حميدة)، المرجع السابق، ص 12.

(4) أنظر: مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص 329.

أ- حقوق الدول المطلة على المضيق.

لما كانت مصالح الدول المطلة على المضيق تتأثر إلى حد كبير بسبب ممارسة السفن والطائرات الأجنبية لحقها في المرور عبر المضيق، فقد أعطت الاتفاقية لهذه الدول مجموعة من الحقوق التي تضمن لها المحافظة على سلامتها، وبحيث يمكنها من تنظيم عملية المرور خلال المضيق، ومن هذه الحقوق ما يلي: (1)

1_ الحق في إصدار القوانين و الأنظمة الخاصة بالمرور العابر خلال المضيق و التي تتناول إحدى الأمور الآتية:

_ سلامة الملاحة و تنظيم حركة المرور طبقاً لما تضمنته المادة 41 من الاتفاقية(2)

_ منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه من خلال أعمال الأنظمة الدولية المطبقة بخصوص تصريف الزيت و الفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق. (3)

_ فيما يتعلق بسفن الصيد، منع الصيد العشوائي ووثق أدوات الصيد.

_ تحميل أو إنزال أية سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لما تقرره القوانين، و الأنظمة الجمركية أو الضريبية أو تلك المتعلقة بالهجرة أو بالصحة في الدول المطلة على المضيق،

(1) أنظر: الدغمة(إبراهيم محمد)، القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، القاهرة، دار النهضة العربية، 1998، ص 188.

(2) راجع نص المادة 1/41 من اتفاقية 1982.

(3) أنظر: يوسف(أمال)، المرجع السابق، ص 33.

وفق المادة 1/42⁽¹⁾، ثم أضافت نفس المادة من الاتفاقية عدة ضوابط يجب مراعاتها بشأن هذه القوانين و تلك الأنظمة وهي:⁽²⁾

_ ألا تميز هذه القوانين و تلك الأنظمة قانون أو فعلا بين السفن الأجنبية، و أن لا يترتب على تطبيقها أو إعاقه أو إخلال بحق المرور العابر كما حددته الاتفاقية.

_ أن يتم الإعلان الواجب عن هذه القوانين و تلك الأنظمة لكي تعلم بها السفن الأجنبية.

_ على السفن الأجنبية أن تحترم هذه القوانين، و تلك الأنظمة عند مرورها خلال المضيق مرورا عابرا ، وعند مخالفة هذه القوانين أو تلك اللوائح من قبل سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية فان دولة علم السفينة، أو دولة تسجيل الطائرة تتحمل المسؤولية الدولية عن أية خسائر أو أضرار تلحق بمصالح الدولة المطلة على المضيق، نتيجة لهذا التصرف أو السلوك.⁽³⁾

2_ الحق في تعيين ممرات بحرية للملاحة في المضائق، و كذلك الحق في تقرير الأنظمة لتقسيم حركة المرور عندما يكون هذا الأمر ضروريا، من أجل تعزيز سلامة مرور السفن (و فق للمادة 41 من اتفاقية 1982).⁽⁴⁾

⁽¹⁾أنظر: يوسفى (أمال)، المرجع السابق ، ص 33.

⁽²⁾راجع نص المادة 5.4.3.2/42 من اتفاقية 1982.

⁽³⁾أنظر: العلكة(وسام الدين)، المرجع السابق، ص 325.

⁽⁴⁾أنظر:

3 _ الحق في إحلال ممرات بحرية جديد بدل من تلك التي كانت معنية من قبل وتغير نظم تقسيم حركة المرور، إذا اقتضت الظروف ذلك، بعد أن يتم الإعلان الواجب عن هذا الإجراء. (1)

ب -وجبات الدولة المطلة على المضيق

في المقابل ما تتمتع به الدول المطلة على المضيق من حقوق، ألفت الاتفاقية على هذه الدول مجموعة من الواجبات و الالتزامات التي يمكن استخلاصها من نص المادتين 43-44 من الاتفاقية.

1 - فقد ألفت المادة 43 التزاما على عاتق كل من الدول المطلة على المضيق، و الدول المستخدمة له بأن تتعاون على إقامة و صيانة ما يلزم في المضيق، من وسائل تيسير الملاحة و ما يلزم من ضمان السلامة أو غير ذلك من التحسينات الضرورية لمعاونة الملاحة الدولية، و إن يشمل هذا التعاون أيضاً العمل على منع التلوث من السفن و حفظه و السيطرة عليه. (2)

2 - كذلك ألفت المادة 44 التزاما على عاتق الدول المطلة على المضيق، التزام بالاعتيق المرور العابر ، وكذلك الإعلان المناسب عن أي خطر تكون على علم به و يكون من شأنه تهديد الملاحة في المضيق أو التحليق فوقه، و قررت أيضاً نفس المادة انه لا يجوز للدولة المشاطئة للمضيق أن توقف المرور العابر بأي شكل من الأشكال. (3)

(1) أنظر: مانع(جمال عبد الناصر)، المرجع السابق ، ص 329.

(2) راجع نص المادة 43 من الاتفاقية 1982.

(3) أنظر: مانع(جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص ص 330، 331.

ثالثاً: النتائج المترتبة على تطبيق المرور العابر⁽¹⁾

إن من النتائج المراد الحصول عليها من طرف الدول الكبرى في مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي سابقا، هي حماية المصالح الأمنية للدول الملاحية الكبرى، وتتمثل في تمكين سفنها وطائراتها وغواصاتها الحربية من المرور عبر المضيق، دون أن تكون للدولة الساحلية السلطة في مراقبة مرورها أو توقيفها، ولمعرفة فيما إذا كان الأحكام الواردة في الاتفاقية قد حمت مصالح الدول المشاطئة أو الدول الممارسة لحق العبور، لذا سنعالج هذا الموضوع بالتطرق إلى الأحكام المتعلقة بكيفية ممارسة حق المرور العابر، عبر وسائلها الملاحية مع التركيز على خطر ممارسة هذا الحق في ما يلي:

أ- عبور السطح الحربية⁽²⁾

إن عبور السفن الحربية في المياه الإقليمية للدولة المشاطئة، من أكثر القضايا التي اختلف فيها فقهاء القانون الدولي، لذا إن العرف الدولي هو الذي قرر المرور البريء للسفن التجارية لكونها أداة تبادل تجاري، وهو الأمر الذي لا ينطبق على السفن الحربية، حيث إن تواجدها في المياه الإقليمية يعتبر خرقاً للسيادة الإقليمية، وهذا يهدد سلامتها وأمنها وخاصة إذا كانت مطلة على خليج أو بحر مغلق أو شبه مغلق، وهذا يجعلها تتعرض لاحتمال الحشد العسكري بحريا أو جويا داخل البحر أو الخليج، لذا اشترط غالبية الفقهاء الحصول على ترخيص مسبق أو إخطار الدولة الساحلية التي من حقها منع المرور رعاية لمصالحها.

⁽¹⁾ أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص ص 30، 31.

⁽²⁾ أنظر: المرجع نفسه، ص 31.

إن استخدام البحر للأغراض السلمية وفق اتفاقية قانون البحار لعام 1982، يرى بعض الفقهاء أنه يجوز لدولة الساحلية اتخاذ ما يلزم من التدبير دون أن تتعسف في استعمال الحق لحماية أمنها وسلامة إقليمها، إلا أنه في المضايق الدولية يُسمح بالمرور البريء،⁽¹⁾ لقد قرر مجتمع القانون الدولي في دورته عام 1910 أن من حق الدولة الساحلية منع مرور السفن الحربية التابعة لدول المتحاربة خارج الطرق الملاحية.

وقد طرحت مسألة المرور بمناسبة قضية مضيق كورفو على محكمة العدل الدولية عام 1949، التي أكدت في حكمها على مبدأ حرية المواصلات البحرية سواء في وقت السلم أو الحرب على أن تلتزم الدول الساحلية، بعدم استخدام إقليمها لأعمال تخالف حقوق غيرها من الدول، و أن مرور السفن تم في إطار ما أقره العرف الدولي، وبهذا تكون محكمة العدل الدولية قد وازت بين ضمان حرية الملاحة البحرية الدولية وحماية حقوق الدولة الأخرى، ولكن العديد من الدول بقيت متمسكة بحقها في منع السفن الحربية من المرور في المياه الإقليمية، وهو ما أدى إلى عرض الموضوع على لجنة القانون الدولي التابعة لهيئة الأمم المتحدة، فانقسمت خلال المناقشة إلى اتجاهين أولهما يذهب إلى أحقية السفن الحربية في المرور دون قيد، والثاني الذي يمثله الاتحاد السوفياتي الذي يتمسك بحق الدول الساحلية في تنظيم هذا المرور بما يتوافق ومصالحها، وعلى هذا الأساس تم اعتراف الدول الساحلية بحقها في اشتراط إذن مسبق أو مجرد إخطار قبل مرور السفن الحربية،⁽²⁾ ثم طرحت المسألة مجدداً في مؤتمر جنيف سنة 1958، لكنها لقيت معارضة من طرف الدول

(1) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 32.

(2) أنظر: المرجع نفسه، ص 32.

الغربية وهذا أدى إلى خروج الاتفاقية خالية من حكم مباشر في هذا الخصوص، وهو ما حدث بالنسبة لاتفاقية 1982 نظر لتمسك الدول الغربية مرة أخرى بنفس المطلب، ترك بذلك فراغاً، مما جعل مجالاً واسعاً أمام اجتهاد فقهاء القانون الدولي والذي انصب كله حول حرية السفن الحربية في المرور، وأساسهم في ذلك المادة(17)الموجودة بالقسم الفرعي، أ، تحت عنوان قواعد تنطبق على جميع السفن و ورد في نص هذا العنوان مايلي " رهنا بمراعاة هذه الاتفاقية تتمتع سفن جميع الدول، الساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي، وهذا ما يدعمه تفسير المادة(32)، و هذا يفيد أن السفن الحربية تدخل ضمن التعبير جميع السفن التي اعترف لها بحق المرور البريء.⁽¹⁾

ومن الملاحظ أن اتفاقية 1982، قد تعدت المرور البريء إلى نظام المرور العابر في المضائق الذي لا يخضع لقيد الإخطار أو الإذن المسبق، كما هذ الحال في المرور البريء، وبهذا تفقد الدول المشاطئة أهم وسيلة للحفاظ على أمنها و سلامتها وحسن النظام فيها، وعلى الرغم من أن المرور العابر يخضع لبعض الضوابط إلا أنها غير كافية لأمن و استقرار الدولة المشاطئة لمضيق.

ب - تحليق الطائرات⁽²⁾

إن اتفاقية شيكاغو 1944 المتعلقة بالطيران المدني الدولي، تشترط ضرورة الحصول على إذن من أجل التحليق فوق إقليم دولة، وبما أن المضيق جزاء من إقليم دولة فإنه لا يجوز لطائرات التحليق فوقه، إلا إذا كانت قد حصلت على إذن مسبق وصریح

⁽¹⁾أنظر: : بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص ص 32، 33.

⁽²⁾أنظر: المرجع نفسه، ص 33.

وهو ما كان معمول به في اتفاقية 1958 الخاصة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة،
و التي اكتفت بتنظيم الملاحة البحرية دون الملاحة الجوية.

أما عن اتفاقية 1982 في ظل إصرار الدول الكبرى و في مقدمتها الولايات المتحدة
الأمريكية و الاتحاد السوفياتي سابقاً، جاءت بنصوص صريحة مؤكدة على حق المرور
العابر غير المعاق في المادة (38)، دون استثناء لجميع السفن والطائرات في المضائق
المشار إليها في المادة (37)، فإن السماح بتحليق الطائرات الحربية فوق المضيق
فيه خطورة لكونه يهدد أمن و استقرار الدول المضائقية، خاصة في فترة الأزمات الدولية
الحادة، وكمثال على ذلك تحليق الطائرات فوق مضيق باب المندب وإعطائه شرعية دولية
يشكل خطورة على الدول المضائقية، لأنه يسهل تدخل الدول في الصراعات الإقليمية
وهذا يهدد أمن الدول المضائقية.⁽¹⁾

ج - عبور الغواصات تحت الماء⁽²⁾

نصت المادة (38) من اتفاقية 1982 على أن المرور العابر هو حرية الملاحة،
إذا دققنا في هذا المصطلح نجده عادة يستعمل لوصف الملاحة في أعالي البحار
و هو يتضمن مجموعة من الحقوق منها، حق إجراء المناورات العسكرية و الأعمال القتالية،
و أعمال البحث و التنقيب و حق الصيد، مد الأسلاك، الأنابيب البحرية، حرية الطيران
فوق أعالي البحار وكذلك حق الملاحة الغائصة.

⁽¹⁾ أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 34.

⁽²⁾ أنظر: المرجع نفسه، ص 34.

إن فاستخدام مصطلح حرية الملاحة لوصف المرور العابر، يعني تمتع الغواصات بحق عبور المضائق غائصة تحت الماء وفقاً لمفهوم المادة (38).

وجد المادة 1/31 من معاهدة فينا لقانون المعاهدات لعام 1969، التي تتحدث عن تفسير المعاهدات يكون بحسن نية طبق المعنى العادي للألفاظ في إطارها الخاص، وتضيف الفقرة الرابعة من نفس المادة أنه يفسر معنى اللفظ حسب ما اتجهت إليه نية الأطراف، وبالتالي هنا يفسر تفسيراً ضيقاً، فهو لا يعني بالضرورة المدلول العام المقصود به الملاحة في أعالي البحار، وإنما إقراراً لمبدأ عام وهو حرية الملاحة في المضائق الدولية التي في نفس الوقت يجب أن تخضع لقيود وضوابط من المادة 39 إلى المادة 42 من اتفاقية 1982، فالمرور العابر هو حق من نوع خاص يختلف عن المرور البريء المعمول به في المياه الإقليمية ويختلف عن حرية الملاحة المطبقة في أعالي البحار.⁽¹⁾

إن الشكل العام لملاحة الغواصة بحكم تصميمها هو ليس الطفو فوق السطح، و ليس في نمط عبورها طائفة و إنما تمر غاضة، والتزام بالعبور المتواصل والسريع، وهنا يحدث تناقض بين ممارسة الدول المشاطئة للمضيق لاختصاصاتها التنظيمية، و السيادة و حق العبور الغواصة الغائصة، بحيث ممارسة الدول لسيادتها (إيقافه ، إعاقته) هو إنكار حق المرور العابر، كما أن مخالفة القوانين و أنظمة الدول المشاطئة بشأن المرور العابر هو إثارة لقضية المسؤولية الدولية، إذا ترتب أضرار تلحق بالدولة المشاطئة نتيجة ذلك الخرق.

(1) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 35.

ونخلص في الأخير إلى أن نظام المرور العابر المقرر للمضيق المستخدم في الملاحة الدولية، بين جزء من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعلى البحار ومنطقة اقتصادية خالصة، والذي يتضمن حق السفن حربية في العبور دون إخطار أو إذن مسبق، وحق تخليق الطائرات الحربية دون إذن مسبق أو إخطار، وحق الملاحة الغائصة ما هو إلا تحقيق مصالح الدول البحرية الكبرى، بحيث يمكنها من السيطرة على الدول المشاطئة للمضيق بما فيها الدول العربية.⁽¹⁾

د- المرور العابر والتلوث البحري

لقد ازداد الاهتمام بحماية البيئة حيث أبرمت في هذا المجال العديد من الاتفاقيات الدولية، وقد جاءت اتفاقية 1982 متوجهة لهذه الجهود بإفرادها الجزاء 12 بأكمله لحماية البيئة البحرية، لذا سنحاول إبراز الكيفية التي أتت بها الاتفاقية من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث البحري الناتج عن المرور العابر، ولكن قبل ذلك نتطرق إلى مفهوم التلوث البحري ثم بعده نظهر أهمية الحماية للمضائق من خطر التلوث، بدأ بالحماية القانونية، الدولية، الإقليمية والوطنية للبيئة البحرية.⁽²⁾

أولا: مفهوم التلوث

سنتناول في مايلي تعريف التلوث البحري، وذكر المصادر الأساسية التي تسبب التلوث، ودور كل من الدول المشاطئة والدول المستعملة للمضيق في الحفاظ على البيئة البحرية .

⁽¹⁾أنظر: بهلول(حميدة)، المرجع السابق ، ص ص 35-36.

⁽²⁾أنظر: المرجع نفسه ، ص 42.

أ- تعريف التلوث البحري

إن التلوث لم يحظى بالاهتمام المطلوب، إلا منذ عهد قريب وإن التنظيمات التي إهتم به ولم تعطي أهمية كبيرة لتعريفه، وهذا ما يبدو واضح في الاتفاقية الدولية التي عالجت موضوع التلوث، بل إن الاهتمام انصب جله على تحديد بعض مصادر التلوث وطرق معالجته.⁽¹⁾

إن وضع تعريف علمي دقيق لتلوث أمر مستحيل حسب رأي البعض، وبالرجوع إلى وثائق أعمال المنظمات الدولية واتفاقيات التي أبرمت في هذا الشأن، نجد التعريف الذي جاء في تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة سنة 1965 حول تلوث الوسط والتدابير المتخذة لمكافحته، جاء كتالي "التلوث هو تغير الذي يحدث بفعل تأثير المباشر وغير مباشر للأنشطة الإنسانية في التكوين أو في حالة الوسط على نحو يخل ببعض الاستعمالات أو الأنشطة التي كان من المستطاع القيام بها في حالة الطبيعية لذلك الوسط".

ب- التعريف الفقهي⁽²⁾

كل التغير ينتج عنه تدخل الإنسان في نظام البيئة يسبب ضرر بشكل مباشر أو غير مباشر للكائنات الحية، ويشمل الماء والهواء والتربة والغذاء، لذا إن التلوث البحري هو إحدى هذه التغيرات التي تطرا على النظام البيئي.

⁽¹⁾ أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 43.

⁽²⁾ أنظر: المرجع نفسه، ص ص 43، 44.

إن التلوث البحري عالجته الاتفاقيات الدولية وكتابات الفقهاء بكثرة، لكن أغلب الاتفاقيات لم تعرف لنا التلوث البحري، فيما عدى الاتفاقيات الإقليمية مثل اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة في 16 فيفري 1976م، و التي عرفت التلوث البحري في المادة 2 كتالي "يقصد بالتلوث قيام الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أي مواد أولية أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية، مما يسبب آثار ضارة كإلحاق الضرر بالموارد الحية أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية، وعائق للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك، و إفساد لنوعية المياه المستعملة وإنقاص لمدى التمتع بها " .

وعرفته أيضا اتفاقية 1982م في المادة 4/1 كما يلي "يعني تلوث البيئة البحرية إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تنجم عنها، أو يحتمل أن ينجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بالموارد الحية والحماية البحرية، وتعرض صحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك والاستخدامات المشروعة الأخرى للبحار، و إفساد صلاحية مياه البحر لاستعمال و الإقلال من وسائل المتعة "، لذا حسب اتفاقية 1982م إن التزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها هو التزام دولي يشمل كافة المناطق البحرية.⁽¹⁾

(1) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 44.

ثانياً - مصادر التلوث البحري وجبات وحقوق الدولة المشاطئة في مكافحة التلوث:

سنتناول في مايلي المصادر التي يأتي منها التلوث ودور الدول المشاطئة في حماية

البيئة البحرية.

أ- مصادر التلوث:

إن مصادر التلوث البحري متعددة قد نتج عن البيئة الأرضية كتصريف مياه المجاري ، المخلفات الصناعية السائلة والكيماوية و الإشعاعية، قد يكون ناتج عن البيئة الجوية، كالغازات التي تصدر من المصانع و غيرها، وكذلك ينتج عن مختلف أنشطة الاستغلال ولاستكشاف في البحر ، وما يهم هنا هو التلوث الناتج عن السفن وحقوق الدول

المشاطئة في مواجهة ذلك ، إذن فالتلوث الناتج عن السفن يتم عن طريق:⁽¹⁾

- 1- تفرغ السفن للمياه الصبورة^(*)، وغسل الصهاريج .
- 2- النفط المتسرب أثناء عملية الشحن و التفرغ.
- 3- التسرب الناتج عن عيوب في هيكل السفينة.
- 4- مخلفات المحروقات الناتجة عن آلات الضخ والتصفية والتدفئة والعوازل، عناصر الوقود، وكذا الزيوت المتسرية من قاع غرف الآلات.

⁽¹⁾أنظر:

NATALIE (k), Dispute Settlemnt in The UN Convention in the Law of The sea,Cambridge Studies in international And Comparative Law, Lightning Source Uk ltd, Milton keynes UK,20 July 2010.p208

* المياه الصبورة هي تلك المياه التي تحملها ناقلات النفط عند مغادرتها الميناء التفرغ متجه إلى الموانئ الشحن بهدف حفظ توازنها حيث تتخلص الناقلات من تلك المياه المحملة ببقايا النفط في أعلى البحار وهذا عند اقترابها من ميناء الشحن.

5- التلوث الناتج عن الكوارث البحرية كالتصادم الذي يحدث في عرض البحر بسبب سوء الأحوال الجوية أو الإرشاد أو الإهمال في قيادة السفن وازدحام حركة المرور البحري.

6- الإغراق العمدي للمواد الضارة من طرف السفن

ب - حقوق وواجبات الدولة الشاطئية في محاربة التلوث البحري⁽¹⁾

إن العرف يقضي منذ القديم لسفن جميع الدول بالمرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وهذا ما أكدت عليه اتفاقية 1982 وفي مقابل ذلك اعترفت بحقوق الدول المشاطئة تمارسها على شواطئها لحماية أمنها وسلامة إقليمها، أثناء المرور العابر الذي تمارسه السفن ومن هذه الحقوق هو حماية شواطئها من خطر التلوث البحري.

إن اتفاقية 1982 في نص المادة 2/39 من الجزاء المتعلق بالأحكام التي تطبق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، نصت على أن تخضع السفن والغواصات الممارسة لحق المرور العابر للأنظمة و الإجراءات والممارسات الدولية الخاصة بمنع التلوث من السفن أو خفضه⁽²⁾ والسيطرة عليه⁽³⁾.

لذا تعتبر السفينة أهم مصدر لتلوث، خاص بعد تطور وظهور ناقلات النفط العملاقة المستعملة في نقل النفط أو مواد ذات طبيعة كيميائية أو نووية، التي تؤدي إلى إلحاق

(1) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 45.

(2) أنظر:

NATALIE (k), op,cit ,p 208.

(3) راجع نص المادة 2/39 من اتفاقية 1982.

الضرر بالبيئة البحرية، وأهمها هو المساس بالثروة السمكية التي تعد في حد ذاتها مساس بالأمن الغذائي للدولة الشاطئية . (1)

ونظرا للأهمية التي تكتسبها المضائق وحجم الحركة التي تسجلها وهو ما يجعلها مهدد على الدوام بخطر تلوث البيئة البحرية، وهو خطر يزداد حدة في المضائق التي تؤدي إلى بحار شبه مغلقة كالبحر الأبيض المتوسط.

إن الدول الواقعة على شاطئ المضيق تطالب دائما بإيجاد الوسائل القانونية، من أجل الحد من التلوث والوقاية منه، وذلك من خلال الدعوة إلى عقد مؤتمرات الإقليمية والدولية، و السعي إلى إصدار تشريعات داخلية التي تحاول من خلالها تحديد قواعد المسؤولية و التعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث وعمل الدول غير السيادي و تشجيع التعاون من أجل تقادي التلوث أو على الأقل التقليل منه. (2)

ثالثاً - حماية المضائق الدولية من التلوث البحري خلال المرور العابر (3)

لقد أولت اتفاقية 1982 عناية خاصة لحماية البيئة بشكل عام والبيئة البحرية بشكل خاص، لذا عقدت العديد من المؤتمرات الدولية لدراسة موضوع البيئة وحمايتها من التلوث، أولها مؤتمر واشنطن لمنع تلويث البحار الصالحة للملاحة الذي انعقد ما بين 16 جوان 1926م، ثم مشروع اتفاقية تلويث المياه بالمحروقات في 23 أكتوبر 1935م، ثم تلتها اتفاقية منع تلويث البحر بالنفط التي أبرمت في لندن عام 1954م و اتفاقية جنيف لعام

(1) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 45.

(2) أنظر: المرجع نفسه، ص 47.

(3) أنظر: المرجع نفسه، ص ص 47-48.

1958م، وكذلك اتفاقية منع التلوث الناجم عن إغراق النفايات و المواد الأخرى التي أبرمت في لندن عام 1972، و اتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ما ربول) عام 1973م وغيرها من الاتفاقيات، وأخيرا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 هذا على الصعيد الدولي، أما على الصعيد الإقليمي فقد أبرمت عدة اتفاقيات نذكر البعض منها كاتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط التي أبرمت في برشلونة في 16 فيفري 1976، وقد ألحقت بهذه الاتفاقية بروتكولين أولاهما خاص بمنع التلوث الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات و الثاني خاص بالتعاون من أجل مكافحة التلوث الناجم البترول والمواد الأخرى، وقد أنظمت إليها الجزائر فيما بعد وصادقة على البروتكولين الخاصين بها، و هذه الاتفاقية تعد أكثر شمول من حيث سريانها على كافة السفن دون تمييز.

أما من حيث مصدر التي يعتمد عليها في مكافحة التلوث والتي تتم من خلال وضع تشريعات وأنظمة داخلية في كل دولة مساندة للاتفاقية، في تطبيق أحكامها ضمن نظام قانوني داخلي، و ذلك من خلال وضع قواعد قانونية لسد ما يشوب الاتفاقية أو الاتفاقيات من نقص أو فراغ قانوني، ولا يتأتى ذلك إلا من خلال اللوائح تنفيذية لتنفيذ الاتفاقيات الدولية. (1)

إن الدول النفطية كانت سابقة لوضع قواعد في تشريعاتها، تستجيب لتطورات الجديدة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث وهذه النصوص نوعان: (2)

- نصوص وقائية تمنع تلوث البيئة البحرية وتهدد الثروة البحرية.

(1) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص ص 47، 48.

(2) أنظر: المرجع نفسه، ص 49.

- نصوص عقابية توردها في عقود الامتياز التي تمنحها الدولة المنتجة لنفط.

إن الجزائر التي تشرف على البحر الأبيض المتوسط الذي يعتبر بحر شبه مغلق، لذا يعتبر أكثر عرضة لخطر التلوث البيئية البحرية، لكون المياه فيه لا تتجدد بسرعة، و على هذا الأساس فقد ضمنت نص القانون 83-03 عقوبات صارمة تتروح بين الغرامات المالية والحبس بالنسبة للمتسببين في التلوث البحري عن طريق الإغراق في البحر، والتلوث بالزيت (الهيدروكربورات).

وكتدعيم لسياسة الجزائر في مجال مكافحة التلوث، قامت هي الأخرى بإنشاء عدة هيئات نذكر منها المركز الوطني لعمليات المراقبة و إنفاذ في البحر، المجلس الأعلى للبيئة CNOSS، أمانة الدولية للبيئة، المصالح الوطنية لحماية السواحل، المفتشية العامة للبيئة.

إلا أن تلك النصوص الداخلية تبقى غير قادرة على منع تلوث البيئة البحرية، وهذا راجع للأسباب التالية: (1)

- ضعف التعاون الإقليمي في هذا المجال.

- عدم جدية الرقابة المفروضة بالإشراف على حماية البيئة البحرية من التلوث.

- محدودية الوسائل المستخدمة في مكافحة التلوث، و الكشف عنه خاصة لدى الدول

النامية، وجاء هذا نتيجة لما تعانيه من ضعف اقتصادي و هو ما ينعكس سلبا على تطبيق

الاتفاقية الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث.

(1) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 50.

إن اتفاقية 1982 تعتبر أول اتفاقية دولية وضعت نظام الحماية للبيئة البحرية من تلوث، لقد قننت الكثير من المبادئ العامة، و حددت مجال اختصاص الدولة والتزاماتها في مواجهة التلوث.

وقد وضعت هذه الاتفاقية التزام دولي يقضي بحماية البيئة البحرية⁽¹⁾، فنجد المادة 39 من ذات الاتفاقية تنص على التزام السفن المارة مرور عابر بالامتثال للأنظمة و الإجراءات والممارسات الدولية الضرورية، لمنع المصادمات في البحر ومنع التلوث و السيطرة عليه، إذ أن مخالفة ذلك يرتب مسؤولية دولية لدولة علم السفينة.

رابعاً - السلطة المختصة في مكافحة التلوث في المضائق الدولية :

لقد نصت اتفاقية 1982 في المادة 34 "لا يمس نظام المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية المقررة في هذا الجزء في نواح أخرى، النظام القانوني للمياه التي تتشكل منها المضائق، ولا ممارسة الدولة المشاطئة للمضائق لسيادتها أو ولاياتها على هذه المياه وحيزها الجوي قاعها و باطن أرضه"، لذا تمارس الدولة المشاطئة وفق لهذا الجزاء ولاياتها وسيادتها كما نصت المادة 35 "ليس في هذا الجزء ما يمس: (2)

أ - أي مساحات من المياه الداخلية الموجودة داخل المضيق، إلا إذا أدى تقرير خط الأساس بالطريقة المبينة بالمادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياه داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل.

(1) أنظر: بهلول(حميدة)، المرجع السابق ، ص 54.

(2) أنظر: المرجع نفسه، ص55

ب - أو النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحر الإقليمي للدولة المشاطئة للمضائق بوصف تلك المياه مناطق اقتصادية خالصة أو من أعالي البحار.

وكذلك المادة 233 تحت عنوان "الضمانات المتعلقة بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية"، والتي تتضمن الجزء الثاني عشر المتعلق بحماية البيئة من التلوث على ما يلي " ليس في الفروع 6، 5 و 7 ما يمس النظام القانوني للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، على انه إذا انتهكت السفينة أجنبية من غير السفن المشار إليها في الفرع 10 القوانين و الأنظمة المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين (أ، ب) من المادة 1/42 مسببة بذلك ضرار جسيما للبيئة البحرية في المضائق، أو المهددة بإلحاق هذا الضرر جاز لدول المشاطئة للمضيق أن تتخذ تنفيذ تدبير المناسبة، وعليها في هذه الحالة أن تحترم أحكام هذا الفرع من مراعات ما قد يقتضيه اختلاف الحال".⁽¹⁾

والملاحظ من خلال هذه المواد أن الاتفاقية أعطت للدول المشاطئة للمضيق الحق في ممارسة سيادتها وولاياتها القانونية، وتشمل هذه السيادة حق الدولة في حماية مياهها من التلوث والقيام بالإجراءات اللازمة المنصوص عليها الجزء 12، كما أعطت الدولة علم السفينة أو الدولة الساحلية بعض الاختصاصات في مجال حماية البيئة البحرية من أجل الحفاظ عليها حسب المركز القانوني للمياه الواقع عليها التلوث.

تلتزم دولة علم السفينة بضمان امتثال السفن التي تحمل علمها أو مسجلة فيها، للقواعد و المعايير الدولية المطبقة الموضوعة عن طريق منظمة دولية أو مؤتمر دبلوماسي عام،

⁽¹⁾ أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 55.

و للقوانين والأنظمة المعتمدة وفق للاتفاقية بما في ذلك تدبير السلامة في البحر ومنع تلويث البيئة البحرية، و يتوجب على دولة العلم اعتماد قوانين و أنظمة و اتخاذ التدبير اللازمة لتنفيذها بغض النظر عن مكان وقوع المخالفة وفق للمادة 2.1/217 من اتفاقية 1982.⁽¹⁾

أما الدول الساحلية فلها نوعان من الاختصاص،⁽²⁾ حسب المادة 220 من ذات الاتفاقية هما:

1 - عندما تتوفر أسباب واضحة تدعو إلى الاعتقاد بأن السفينة أثناء مرورها بالبحر الإقليمي قد انتهكت قوانين الدولة الساحلية و أنظمتها، وفق لهذه الاتفاقية والأنظمة و القواعد الدولية المنطبقة لمنع التلوث من السفن وحفظه والسيطرة عليه، يجوز لها أن تقوم بتفتيش السفن تفتيش ماديا، و بالنسبة للمخالفات يجوز لها أن ترفع عليها دعوى وفق لقوانينها للاحتجاز السفينة المخالفة هذه في حالة ثبوت المخالفة.

2 - اتخاذ التدابير اللازمة لتجنب الضرر الناتج عن الحوادث البحرية، حيث تختص بذلك الدولة الساحلية و هذا عملا بالقانون العرفي و ذلك باتخاذ وتنفيذ التدابير تناسب و الضرر الناتج وقوع الحادث البحري أو أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث.

وما يمكننا القول بأن الاتفاقيات على العموم لم توضح نطاق الإجراءات المفروضة، وماهي نتيجة انتهاك نظم وقواعد حماية البيئة البحرية من التلوث (تتعلق بإثارة المسؤولية

⁽¹⁾أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق ص ص 55، 56.

⁽²⁾أنظر: المرجع نفسه، ص 57.

في مواجهة الدول الملوثة للمياه)، وهذا راجع إلى الدول الملاحية الكبرى التي كانت تخشى من تحمل عبئ المسؤولية التي تتسبب فيها سفنها من خلال إحداث تلوث بحري.⁽¹⁾

إذا لم تمتثل السفن العامة لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي، وتجاهلت أي طلب يقدم إليها جاز لدولة الساحلية أن تطلب إليها المغادرة على الفور، كما تضمنت الاتفاقية أيضا أن تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية، إذا اكتشفت أن سفينة عامة قد قامت بأنشطة أدت أو ستؤدي إلى إلحاق ضرر بالبيئة البحرية لدول المشاطئة، فإن هذه الأخير لا يمكنها إتباع نفس الإجراءات التي تخولها إليها الاتفاقية في مواجهة السفن الخاصة، الآن الاختصاص بالنسبة لسفن العامة يعود إلى دولة العلم على اعتبارها صاحبة السيادة عليها وحدها.

إن أحكام المرور العابر كما جاءت منظمة في الاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، غير كافية لحماية أمن و سلامة الدولة الساحلية من ناحية البيئية، فهي لا تعطيها سلطات واسعة تمكنها من ممارسة رقابتها على السفن المارة كتلك الموجودة في البحر الإقليمي، لذا إن الدولة الساحلية لا يمكنها توقيف السفينة أو الغواصة أو الطائرة كما لا يمكن للدولة منع هذه الأخيرة من المرور حتى لو تسببت في إلحاق الضرر بالبيئة البحرية.⁽²⁾

⁽¹⁾أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق ، ص 58.

⁽²⁾أنظر: المرجع نفسه ، ص 59.

الفرع الثاني

نظام المرور البريء

لقد اختلفت مواقف الدول حول النظام القانوني الواجب التطبيق في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، منهم من نادى بتطبيق المرور العابر، ولكن تطبيق هذا نظام يؤدي بصورة أو أخرى إلى هدم حق المرور البريء، والتقليل من سلطات الدولة المشاطئة للمضيق على مياهها⁽¹⁾، وقد احتجت هذه الأخيرة بأن قواعد المرور التي أتت بها اتفاقية البحر الإقليمي لسنة 1958م، لا تمثل سوى الحد الأدنى الضروري لحماية أمن وسلامة الدول المشاطئة للمضيق، خاصة بعد التطور الهائل الذي عرفته الأساطيل البحرية، بحيث مرور هذه الأخيرة يشكل خطراً على أمن و سلامة الدول المشاطئة.

لذا أقيمت اتفاقية قانون البحار لعام 1982م تحت إصرار تلك الدول، على نظام المرور البريء في الفقرة الأولى من المادة 38 (المضائق المستثناة من تطبيق المرور العابر بموجب الفقرة 1 من المادة 38⁽²⁾)، أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية)، إذن لا بد أن نرجع على تعريف المرور البريء (الفقرة الأولى)، ثم الطبعة القانونية للمرور البريء (الفقرة الثانية)، مرور بالمضايق المشمولة بنظام المرور البريء (الفقرة الثالثة)، ثم أسانيد الدول المطالبة بالمرور

(1) أنظر:

VINCENT (PH),op,cit.p 62.

(2) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 24.

البريء (الفقرة الرابعة)، و كذلك حقوق الحماية للدولة الساحلية ووجباتها أثناء المرور البريء(الفقرة الخامسة)، ثم الفرق بين المرور العابر و المرور البريء(الفقرة السادسة)، وأخيراً نتطرق إلى الوضع القانوني في كل من مضيقي تيران وهرمز (الفقرة السابعة).

الفقرة الأولى

تعريف المرور البريء⁽¹⁾

فقد عرفه الفقه بأنه: "حق السفينة أن تمر عبر المياه الإقليمية لدولة ما دون أن يعلو ذلك على إرادة الدولة الشاطئية، والحكمة في تقرير هذا الحق هو أن دول العالم أجمع لها مصلحة مشروعة و ملحة في أن تتمكن من استعمال البحار لأغراض مشتركة "

أما وفق الاتفاقيتين فالمرور البريء : "هو مرور السفن المدنية في البحر الإقليمي لدولة ما بدون عائق و مع إمكانية الوقوع و الرسو في المياه الإقليمية في الحدود التي تستلزمها للملاحة العادية، أو إذا اقتضت القوة القاهرة أو حالة خطيرة وفق نص المادة 4.3/14 من معاهدة جنيف للبحر الإقليمي،⁽²⁾ وكذلك المادة 1/19 من اتفاقية 1982 و ما أضافته في فقرتها الثانية من نفس المادة متداركة بذلك الثغرة التي تركتها في اتفاقية 1958، و هي الأفعال الضارة التي تعتبر تهديداً يمس بسلم الدولة الساحلية وبحسن نظامها وأمنها وهو في حالة إذا قامت سفينة موجودة في البحر الإقليمي بأي نشاط من الأنشطة التالية:⁽³⁾

(1) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 24.

(2) أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق، ص 98-99.

(3) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 24-32.

أ- أي تهديد بالقوة أو استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبدأ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة⁽¹⁾.

ب - أي مناورات أو تدريب بأسلحة من أي نوع.

ج - أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

د- أي عمل عدائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

هـ - إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها.

و - إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.

ز - تحميل أو أنزال أي سلعة أو عملة شخص خلاف لقوانين الأنظمة للدولة الساحلية

الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

ح - أي عمل من أعمال التلويث المقصود و الخطير يخالف هذه الاتفاقية.

ط - أي عمل من أنشطة صيد السمك .

ي - القيام بأنشطة بحث المسح.

*القيام بأي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي الشبكات المواصلات أو من المرافق

أو المنشأة الأخرى للدولة الساحلية.

ل -أي نشاط آخر ليس له علاقة بالمرور.

(1) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص-ص 24-32.

الفقرة الثانية

الطبيعة القانونية للمرور البريء⁽¹⁾

يمكن القول أن المرور البريء ذو طبيعة عرفية، حيث مارسته الدول منذ القديم فلم يكن مربوطاً بالمياه الإقليمية فقط، بل كل المياه المجاورة لشواطئ الدولة و التي تخضع لسيادتها، ثم تقلص مجاله وأصبح يطبق في المياه الإقليمية، كما أن مصطلح المرور البريء لم يعرف إلا في أواخر سنة 1860م، ثم تم الاعتراف به و تنظيمه في اتفاقيات دولية بعد الحرب العالمية الأولى فأبرمت الدول المنتصرة اتفاقيات ثنائية تسمح فيها بمرور سفنها .

بعد ذلك جاءت اتفاقية برشلونة في 20 أبريل 1921م التي نصت على أن "يكون المرور في المياه الإقليمية حراً"، ولكن هذه الحرية لا تطبق إلا على السفن التجارية دون السفن الحربية وفق المادة 08 منها، ثم جاءت اتفاقية لاهاي لعام 1930م نظمت المرور في المياه الإقليمية في المواد من 03 إلى 13 مع العلم أن الاتفاقية تحتوي على 13 مادة فقط.

وما يلاحظ أن الاتفاقية أولت اهتماماً كبيراً لمسألة المرور البريء، وقد نصت اتفاقية لاهاي لعام 1970م في مادتها الرابعة على أنه "لا يجوز للدولة المشاطئة إعاقه المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية"، وقد اعتبر الفقهاء هذا بمثابة قيد على ممارسة الدولة الساحلية لسيادتها الإقليمية على البحر الإقليمي، وبالتالي لم تضع

(1) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص - ص 24-25.

هاتين الاتفاقيتين أي نص يجيز للدولة الساحلية أن تشتترط على السفن أخذ الإذن من أجل الدخول إلى بحرهما الإقليمي⁽¹⁾.

الفقرة الثالثة

المضايق المشمولة بنظام المرور البريء⁽²⁾

لقد حددت اتفاقية 1982م حالتين يطبق فيهما المرور البريء في المضائق هما:

الحالة الأولى: حالة ما إذا كان المضيق قد تكون بين جزيرة تابعة للدولة الشاطئية للمضيق و الإقليم البري لهذه الدولة، ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة و كان هذا الطريق ملائماً و مماثلاً من حيث الخصائص الملاحية الهيدروغرافية.⁽³⁾

الحالة الثانية: حالة ما إذا كان المضيق يصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة و بين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، حيث لا يسري في هذه الحالة نظام المرور العابر كما حددته الاتفاقية⁽⁴⁾.

هذا وقد قررت الفقرة الثانية من المادة 45 من الاتفاقية أنه لا يجوز وقف المرور البريء المطبق على المضائق الدولية في الحالتين السابقتين، وبهذا يكون نظام المرور البريء عبر المضائق الدولية قد جاء مختلفاً عن نظام المرور البريء المطبق بخصوص البحار

⁽¹⁾أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 25.

⁽²⁾أنظر: المرجع نفسه، ص 24.

⁽³⁾ راجع نص المادة 1/38 من الاتفاقية 1982.

⁽⁴⁾أنظر: مانع(جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص 331.

الإقليمية، حيث يمكن للدول الساحلية أن توقف المرور البريء عبر بحرهما الإقليمي بالشروط والضوابط التي تضمنها الفقرة الثالثة من المادة 25 من الاتفاقية (1)

الفقرة الرابعة

أسانيد الدول المطالبة بالمرور البريء (2)

هناك دول تطالب بضرورة الإبقاء على نظام المرور البريء سارياً على المضائق الدولية لكونها ضرورية الاستخدام في الملاحة الدولية، من بينها إسبانيا والمغرب، ماليزيا والصين الذين يرون أن قواعد المرور البريء التي جاءت بها اتفاقية 1958م، تمثل سوى الحد الأدنى الضروري لحماية أمن وسلامة الدول المشاطئة للمضائق خاصة بعد التطور الهائل في مجال صناعة الأساطيل البحرية وناقلات النفط والسفن النووية وغيرها، وهذه كلها تشكل خطراً على سلامة وأمن الدول المضائقية، فمنهم من شدد على ضرورة بقاء المضائق الواقعة في المياه الإقليمية تحت سيادة الدولة المشاطئة حتى ولو كانت تستعمل للملاحة الدولية .

إذن السفن التجارية تتمتع بحق المرور بشرط أن تراعي نظم الدولة الساحلية، أما السفن الحربية لا بد لها أن تحصل على إذن مسبق.

فقد بررت الدول المشاطئة خلال المؤتمر الثالث على موقفها على أن فكرة المرور العابر، تأخذ بعين الاعتبار المصالح الحيوية للدول المطلة على المضيق، دون أن تأخذ بعين الاعتبار المصالح الأمنية، ويظهر هذا في كونها لم تفرق بين السفن التجارية والسفن

(1) أنظر: عامر (صلاح الدين عامر)، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 182.

(2) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 25.

الحربية و لم تعالج وضعية الغواصات الحربية التي يجب أن تبحر طافية فوق سطح الماء، أي تعطي إشارة بوجودها في المياه الإقليمية على الأقل.

وكذلك على أن تطبيق المرور البريء يسمح بامتداد التعاون الدولي و اتساع نطاق التبادل التجاري الدولي، فهو لا يؤدي إلى إعاقة الملاحة الدولية بل أثبت في الواقع أنه مثمر و مرضٍ بشكل عام.⁽¹⁾

* موقف الجزائر من مسألة المضائق الدولية⁽²⁾

تعتبر الجزائر إنه لا يوجد للمضيق مفهوم وحيد، وأنه لابد من مراعاة الوضع الإقليمي للدولة المشاطئة لبحر شبه مغلق والدول المستخدمة للمضيق، ويتبين من خلال المشروع الذي تقدمت به في 23 جويلية 1974م في كركاس تأييدها للولايات المتحدة الأمريكية بتطبيق حرية الملاحة⁽³⁾، لكون الجزائر دولة نامية مشاطئة لبحر شبه مغلق خالٍ من الثروات الباطنية، وبالتالي من مصلحتها أن تستفيد من نظام المرور العابر لتمكينها من المرور⁽⁴⁾ عبر مضيق جبل طارق هذا من جهة، ومن جهة أخرى تمسكها بالمرور العابر

(1) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص ص 26، 27.

(2) مشروع نصوص تقدمت به الجزائر عن طريق مندوبها بخصوص قضية المضائق و الملاحة الدولية عبرها.

(3) أنظر:

LARABA(A),L'Algèrie et Le Droit de La Mer ,Thèse de Doctorat D'État, Faculté de Droit, Université D'Alger, 1985.p89-90.

(4) قد وضع ممثل الجزائر في التصريح الذي قدمه في 23 جويلية 1974م أنه يجب مراعات الوضع الإقليمي لدولة المشاطئة لبحر شبه مغلق بحيث أن الممر الذي يربط بحر شبه مغلقة ببحر عالي يطبق فيه المرور العابر، أما إذا كان يربط البحر الإقليمي لدولة الساحلية ببحر عالي فهنا يطبق المرور البريء.

يعارض الدول العربية التي تسعى إلى منع إسرائيل من الملاحة في مضيق تيران لذا وجدت الجزائر نفسها مضطرة إلى اتخاذ موقف وسط.⁽¹⁾

إن المشرع الجزائري يميز بين الملاحة التجارية والملاحة العسكرية، فيطبق نظام المرور الحر على الأولى ونظام المرور البريء على الثانية في المضائق التي تربط البحار العالية بالبحار الشبه مغلقة⁽²⁾.

الفقرة الخامسة

حقوق الحماية للدولة الساحلية وواجباتها أثناء المرور البريء

سنتناول بالدراسة في هذه الفقرة حق الدولة الساحلية بحماية نفسها في مواجهة السفن

الأجنبية (أولاً)، وواجباتها أثناء المرور البريء (ثانياً) في ما يلي:

أولاً : حقوق الحماية لدولة الساحلية:⁽³⁾

- 1- للدولة الساحلية أن تتخذ الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريء.
- 2 - في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية، للدولة الساحلية الحق أيضاً في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرافق المينائية.

(1) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 27.

(2) أنظر: حمود (محمد الحاج)، المرجع السابق، ص 187.

(3) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 27.

3- للدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً دون تمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطعات محددة من بحرها الإقليمي، إذا كان هذا الإيقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة بما في ذلك المناورات بالأسلحة، ولا يبدأ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب .

ثانياً: واجبات الدولة الساحلية فيما يتعلق بالمرور البريء (1)

القاعدة العامة المحددة في المادة 24 أن على الدولة الساحلية أن لا تعيق المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي، وتمتتع بصورة خاصة بفرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن أو الإخلال به، أو التمييز القانوني أو الفعلي ضد سفن أية دولة أو ضد السفن التي تحمل بضاعة إلى دولة أخرى أو منها أو لحسابها، وأيضا أن تقوم بالإعلان المناسب على أي خطر يهدد الملاحة عبر بحرها الإقليمي تعلم بوجوده . (2)

وهناك التزامات أخرى حددتها المادة 26 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982م تتمثل في عدم جواز فرض رسوم على السفن لمجرد مرورها عبر بحرها الإقليمي، ويمكن أن تطلب رسوم بالنسبة للسفن التي تقدم لها خدمات بشرط أن يكون هذا الإجراء غير تمييزي.

أ - الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية :

وفقا للمادة 2.1/27 فإنه لا ينبغي للدولة الساحلية ممارسة الولاية الجنائية على ظهر

(1) أنظر: يوسف (أمال) المرجع السابق، ص.ص 33-34.

(2) راجع نص المادة 24 من اتفاقية 1982.

سفينة أجنبية مارة عبر بحرها الإقليمي، من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة إلا في الحالات الآتية: (1)

1- إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.

2- إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.

3- إذا طلب ريان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.

4- إذا كانت هذه التدابير اللازمة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.

ولكن يمكن للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات التي تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية، وكذلك في الفقرة الرابعة من المادة 27، على الدولة الساحلية مراعات مصالح الملاحة عند قيامها بالنظر فيما إذا كان ينبغي إجراء أي توقيف أو في كيفية إجراء ذلك التوقيف فقط. (2)

ب -الولاية المدنية إزاء السفن الأجنبية

وفقا لنص المادة 28 فإنه لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي، أو أن تحوّل دون اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة، كما لا يجوز للدولة الساحلية القيام بإجراءات التنفيذ

(1) راجع نص المادة 27 / 1 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

(2) أنظر: يوسفى (أمال) المرجع السابق، ص.ص 33-34.

ضبط السفينة أو احتجازها لغرض أي دعوى مدنية⁽¹⁾، إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية، ولكن يمكن للدولة الساحلية اتخاذ إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أي سفينة أجنبية راسيةً في بحرها الإقليمي، أو مارة به أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية.

ج - وضعية السفن الحربية.⁽²⁾

السفينة الحربية هي تابعة للقوات المسلحة لدولة ما، وتحمل العلاقات الخارجية المميزة نتيجة لحملها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل الحكومة المالكة لتلك السفينة، ويظهر اسمه في قائمة الخدمة ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط للقوات المسلحة النظامية.

وفي حال عدم امتثال أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، بشأن المرور عبر البحر الإقليمي أو تجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة جاز للدولة الساحلية أنتطلب إليها مغادرة بحرها الإقليمي على الفور.

وفي حالة ما إذا تضررت الدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال السفن الحربية أو الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية تابعة لدولة أخرى، فإن المسؤولية الدولية تتحملها دولة العلم.

⁽¹⁾أنظر: بوعون (نضال)، المناطق المشتركة في ضل القانون الدولي العام (أعالي البحار، الفضاء الخارجي)، مذكرة

ماجستير في القانون الدولي العام، جامعة قسنطينة 1، 2013-2014 ص.ص 19-20.

⁽²⁾أنظر: إبراهيم محمد العناني، المرجع السابق، ص ص 601-602.

الفقرة السادسة

الفرق بين المرور العابر و المرور البريء:⁽¹⁾

إذا كان المرور العابر - كما سبق أن أوضحنا - يتمثل في إعطاء الحق لجميع السفن والطائرات للمرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية دون أية قيود، حيث تلتزم السفن المارة مروراً بريئاً خلال المضيق أو خلال البحر الإقليمي و سواء كانت سفناً تجارية أو حربية ببعض القيود التنظيمية من أجل حماية أمن و سلامة الدول الساحلية و مصالحها، كما تلتزم الغواصات الأجنبية عند مرورها مروراً بريئاً في البحر الإقليمي أن تحصل على إذن مسبق بحيث تكون طافية على سطح الماء، و أن تمارس حق المرور البريء غير المعاق عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية⁽²⁾.

و بناء على ذلك يمكن بلورة أهم الفروق بين هذين النوعين من المرور في النقاط

التالية:

1- أن حق المرور العابر يعطي حق المرور للسفن الأجنبية خلال المضيق، وكذلك للطائرات حق التحليق و المرور فوق المضيق، ويعطي كذلك للغواصات وغيرها من المركبات الغاطسة الحق في العبور المضيق دون اشتراط أن تكون طافية على سطح الماء أو رافعة علمها ، كما هو الحال في المرور البريء، سواء كان في البحر الإقليمي أو في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية⁽³⁾.

⁽¹⁾أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص ص 28، 29.

⁽²⁾أنظر: عامر(صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 182.

⁽³⁾أنظر: محي الدين(جمال)، المرجع السابق، ص 99.

ب_ إذا كان المرور البريء يعطي لسفن أو الغواصات الحق في التوقيف أو الرسو أثناء مرورها في البحر الإقليمي، إذا كان ذلك متماشيا مع متطلبات الملاحة العادية أو استلزمت القوة القاهرة أو حالة ضرورة، فإن المرور العابر على خلاف ذلك لا يعطي للسفينة أو الغواصة الحق في التوقف أو الرسو لأي سبب من الأسباب⁽¹⁾ وتجدر بنا الإشارة إلى أن المرور البريء عبر المضائق لا يجوز إيقافه⁽²⁾

ج_ انه لا يجوز للدولة المطلة على المضيق أن توقف المرور العابر سواء بالنسبة للسفن أو الطائرات أو الغواصات، وذلك خلاف الحال بالنسبة للمرور البريء في البحر الإقليمي حتي يجوز للدولة الساحلية أن توقف هذا المرور في الأحوال و بالشروط التي حددتها الاتفاقية.⁽³⁾

- يشمل المرور العابر الملاحة البحرية والملاحة الجوية فيقتصر المرور البريء على الملاحة البحرية.⁽⁴⁾

- سلطة الدولة في سن القوانين و أنظمة تتعلق بتنظيم المرور البريء أوسع من سلطتها في المرور العابر، أجاز النص لدولة الساحلية فرض مقابل خدمات تقدم إلى السفن أثناء

⁽¹⁾أنظر: محي الدين(جمال)، المرجع السابق ، ص 99.

⁽²⁾أنظر: مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص 331؛ و كذلك د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 571.

⁽³⁾أنظر: أبو العطا(رياض صالح) ، المرجع السابق، ص 177.

⁽⁴⁾أنظر: مدني (محمد عمر)المرجع السابق، ص 20.

المرور البريء و لم يرد مثل هذا النص في المرور العابر.⁽¹⁾

و خلاصة إن المادة 39 أرادت أن تقرب المرور العابر من المرور البريء بينما في مقابل ذلك، أخذ نظام المرور العابر يقترب من نظام المرور الحر لعدم وجود قيود أو شروط أكثر من الواجب التي تقترن عادة بممارسة أي حق، والملاحظ أن الاتفاقية اعتمدت نظامين للملاحة عبر المضائق جاء كنتيجة لاختلاف طبيعة المياه التي توصل فيما بينها تلك المضائق، وحاجة الدول للمرور عبرها وهي الملاحة الدولية.⁽²⁾

الفقرة سابعة

الوضع القانوني في كل من مضيق تيران وهرمز:

لا يسعنا الحديث عن المضائق دون التطرق إلى الوضع القانوني الخاص بكل من مضيق تيران (أولاً)، و مضيق هرمز (ثانياً) وهو ما يسمح لنا بإبراز النظام القانوني الذي يسري على كلٍ منهما.

أولاً- الوضع القانوني لمضيق تيران⁽³⁾

يقع المضيق في مدخل الخليج العقبة Golfe d' Akaba⁽⁴⁾ جنوباً ويصل بينه وبين البحر الأحمر، يوجد على مدخلة الجنوبي العديد من الجزر يبلغ عددها حوالي 35 جزيرة، و أكبر هذه الجزر جزير ضافر وتيران وهما اللاتين تتحلمان في مدخل الخليج به عدة

(1) راجع نص المادة 41 من الاتفاقية 1982.

(2) أنظر:

DAILLIER (P) et PELLET(A), op,cit,p1075.

(3) أنظر: عامر(صلاح الدين)، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص ص 182، 183.

(4) أنظر:

VINCENT (PH) ,op,cit,p68.

مداخل، إلا أن هذه المداخل لا تصلح لوجود الشعب المرجانية و المدخل الوحيد الصالح للملاحة هو الذي يقع بين جزيرة تيران و شبه جزيرة سيناء المصرية، ونظر لوجود مجموعة من الصخور و الشعب المرجانية أدى إلى وجود ممرين ملاحيين و لكن إحدى هذه الممرين يصلح فقط للملاحة ويسمى ممر الأنتريز "ENTERPRISE"، والثاني من خلف جزيرتي تيران و ضافر بالقرب من شاطئ السعودية ليس بهذا الممر علامات إرشاد، فهو ممر يكاد يكون مجهول من الصعب أن تعبره السفينة في النهار. (1)

يبلغ طول الخليج 99 ميلا بحريا، و تشمل سواحله المملكة العربية السعودية الأردن وإسرائيل، مصر و يبلغ أكبر عرض له ما بين 16-17 ميلا بحريا، فالمرور في المضيق تيران أثار الكثير من المشاكل و الصعوبات، وذلك منذ قيام دولة إسرائيل والتي كانت بدورها تؤكد علي حقها في المرور في المضيق و الخليج، و ذلك خلال فترة عمل القانون الدولي لإعداد مشروع اتفاقية قانون البحار لعام 1958م و بمساعدة الدول المؤيدة لها في مؤتمر الأول لقانون البحار عام، 1956 فقد انطوت المادة 4/16 في الاتفاقية الخاصة بالبحر الإقليمية و المنطقة المتاخمة إلى الإشارة بعدم إعاقة المرور البريء في المضيق الرابطة بين جزء أعالي البحار و بحر الإقليمي لدولة أجنبية . (2)

وقد تم غلقه للأسباب أمنية في وجه الملاحة الإسرائيلية في ماي 1967، و هذا ما أدى إلى اندلاع حرب و التي انتهت باحتلال القوات الإسرائيلية لشبه جزيرة سناء

(1) أنظر: العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص 168.

(2) أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 183-185.

و بالتالي سيطرتها علي مضيق تيران وخليج العقبة، وعندما أصدر مجلس الأمن القرار رقم 242 في 22 نوفمبر 1967 بشأن تسوية مشكلة الشرق الأوسط أكد علي ما يلي: (1)

أ - ضمان حرية الملاحة في الممرات المائية الدولية في المنطقة.

ب - عند إبرام معاهدة السلام المصرية- الإسرائيلية في واشنطن 26 مارس 1979 جاء في المادة 2/5 "يعتبر الطرفان أن المضيق تيران و خليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول دون عائق أو إيقاف لحرية الملاحة أو العبور الجوي، كما يحترم الطرفان حق كل منهما في الملاحة و العبور الجوي من وإلى أرضيه عبر مضيق تيران وخليج العقبة،"(2) وبذات الشأن بادرت إسرائيل إلى القول بأن لاجال لتطبيق أحكام التي وردت في الجزء الثالث من اتفاقية 1982 بشأن المضائق المستخدمة للملاحة الدولية على مضيق تيران، على أساس أن هذا المضيق وخليج العقبة تحكمه المادة 2/5 من معاهدة السلام المصرية-الإسرائيلية، ومن ثم فإنه يخرج من دائرة المضائق التي تحكمها الاتفاقية الجديدة ويمكن استخلاص النقاط التالية: (3)

1- بالرغم من أن نص المادة 2/5 لم يستعمل تعبير المرور العابر الذي استحدثته اتفاقية منتوقوباي عام 1982 و استخدام تعبير طرق الملاحة الدولية هذا يؤدي بنا إلى طرح السؤال التالي: هل كان مقصد الأطراف أن كل من مضيق تيران وخليج العقبة جزء

(1) أنظر: العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص 186-188.

(2) أنظر: اتفاقية السلام المصرية- الإسرائيلية 1979.

(3) أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 188، 189.

من أعلى البحار تمارس فيها كافة الحريات المقرر في أعلى البحار على سبيل المثال المناورات البحرية العسكرية.

من خلال ذلك يظهر أن أطراف المعاهدة كانوا ينظرون إلى المضيق على أساس أنه مياه إقليمية المصرية، وقد انصرفت إرادة الأطراف إلى تقرير مبدأ المرور عبر المضائق يتجاوز مبدأ المرور البريء المقرر في المادة 4/16 من اتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، والملاحظ هنا أن هذا المرور المطبق وفق للمادة 2/5 من معاهدة السلام المصرية - الإسرائيلية فهو يتوفق تماما مع مضمون المرور العابر في المادة 2.1/38 من اتفاقية 1982م، في أنه لا يجوز أن يعاق وكذلك أنه يجب أن يكون المتواصل والسريع في المضيق، وما نستنتج من ذلك أن المرور في مضيق تيران غير معاق. (1)

2 - إن معاهدة السلام المصرية- الإسرائيلية في المادة 2/5 لا تقيم نظام خاص للمرور عبر المضيق، و حسب مفهوم المادة 35/ج من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تستبعد المضائق التي تنظم المرور فيها الاتفاقات القائمة والنافذة منذ زمن طويل، لكنها وضعت مبدأ أن أي التزام الذي يحكم العلاقة بين الطرفين المتعاقدين لكي تطبق هذه الاتفاقات، لذا يجب أن تكون الدول طرف في تلك الاتفاقات لكي نقول عنها أنشأت نظام دولي خاص، ومن هذا المنطلق لا يمكن القول بأن مضيق تيران يخضع لنظام دولي خاص على أساس أن كلا من المملكة العربية السعودية وجزيرتا ضافر و تيران تقعان

(1) أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 189.

في الضفة الأخرى للمضيق و الأردن تشطئ الخليج فهما لم يكونا طرف في هذه المعاهدة و بتالي لا تلتزمان بأحكامها⁽¹⁾.

3 - إن معاهدة السلام المصرية- الإسرائيلية اكتفت بتقرير مبدأ عام بشأن المرور عبر المضيق، ولم تبين وجبات السفن والطائرات أثناء مرورها في المضيق وهو الحال بالنسبة لوجبات وحقوق الدول المشاطئة.

وما يمكن القول أن إرادة الأطراف كانت متجهة إلى اعتبار المضيق جزء من الخليج الذي يشطئ الإقليم المصري، وذلك أن المعاهدة قامت بتسليم مجموعة من اختصاصات إلى سلطات المصرية، وكان مقصدهم الضرورة الأمنية التي تتعلق بإقليم الدولة المصرية، و هذا يندرج تحت طائفة المضائق المعبر عنها وفق المادة 1/34: "إن النظام المقرر في المضائق لا يؤدي إلى التأثير على طبيعة القانونية للمياه التي تتشكل منها هذه المضائق".

خلاصة القول حول مضيق تيران و خليج العقبة هو أن المبدأ العام التي جاءت به المادة 2/5 من معاهدة السلام المصرية- الإسرائيلية، لا تتعارض جملة و تفصيلا والمبادئ المذكورة في المواد من 39 إلى 44، وقد عبرت جمهورية مصر العربية رسميا عن هذا في الإعلان الذي أرفقته بوثائق تصديقها على الاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بتاريخ 11 جويلية 1983 بشأن المرور في المضيق⁽²⁾

⁽¹⁾ أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع السابق، ص ص 189، 190.

⁽²⁾ أنظر: المرجع نفسه، ص 190-192.

ثانياً -الوضع القانوني الخاص بمضيق هرمز⁽¹⁾

يقع مضيق هرمز في الجزء الشرقي للخليج العربي و الجزء الشمالي الغربي لخليج عمان، وتطل عليه إيران شمالاً و شرقاً، و سلطنة عمان جنوباً، و توجد في مدخل المضيق عدة جزر باتجاه الخليج العربي و هي(قشم هنجام، لاراك، هرمز، سلامة وبناتها ، فارور، بني فارور، سرى، أبو موسى ، طناب الصغرى و طناب الكبرى) وهذه الجزر هي التي تتحكم في الممرات الملاحية الرئيسية عبر المضيق، و التي يبلغ عرض أكبرها حوالي 26 ميلاً بحرياً، ويقع هذا الممر ما بين الجنوب الغربي لجزيرة لاراك الإيرانية وبين ما يسمى في طرف شبه جزيرة مسندم العمانية الصخرة المثقوبة "perforated rack"، إن المضيق هرمز هو المنفذ الوحيد للخليج العربي المؤدي إلى البحار المفتوحة في خليج عمان و البحر العربي والمحيط الهندي، فمياه المضيق تدخل بأكملها في البحر الإقليمي للدولتين المشاطيئتين له، وهي سلطنة عمان و إيران واللذان تأخذن معيار 12 ميلاً في تقسم بحرهما الإقليمي وفق اتفاقية 1982 هذا من جهة، ومن جهة أخرى يصل المضيق بين جزء من أعالي البحار وجزء من مناطق اقتصادية خالصة لدولة المشاطئة للخليج العربي، وبالتالي تعتبر من المضائق المستخدمة للملاحة الدولية و ينطبق في شأنها نظام المرور.

قبل التطرق إلى النظام القانوني الذي يسود المرور في المضيق، سنشير إلى نقاط

أساسية التي تخص المرور في المضيق: (2)

(1) أنظر: مدني(عمر)، المرجع السابق، ص 17.

(2) أنظر: المرجع نفسه، ص 17-21.

أ- الممر الرئيسي الصالح للملاحة بمضيق هرمز هو ذلك الممر الواقع بين جزيرة لاراك وبين شبه جزيرة مسندم العمانية، يبلغ طول هذا الممر حوالي 15 ميلا أما عرضه يصل إلى حوالي 26 ميلا، إلا أن شركة الملاحة الدولية فضلت استخدام الممر الصغير يقع بين جزيرة قوين الصغرى وبين إحدى جزر مسندم بدلا من الممر الرئيسي، يبلغ طول الممر حوالي 11 ميلا ويصل عرضه إلى 5 أميل تقريبا.

ب - إن العرف والتعامل الدولي كان يحكمان حرية الملاحة في مضيق هرمز، وضل مبدأ الحرية المطلقة يحكمه حتى الآن لم يلقى أي اعتراض عملي، وهو ما يؤدي إلى وجود قاعدة قانونية عرفية تقضي بعدم إعاقة المرور عبره، فاتفاقية جنيف عام 1958 في المادة 16 تنص على عدم إيقاف المرور البريء لسفن في الممرات المستعملة من أجل الملاحة الدولية، وهذا ينطبق على مضيق هرمز.

ج - كما أن المرور عبر مضيق هرمز، كان المسائل المطروحة في إطار جامعة الدول العربية وصدر قرار في ذلك الشأن تحت رقم 2978 في 1972/1309 ينص على مبدأ حرية الملاحة فيه.

هـ - لا توجد اتفاقية إقليمية تنظم المرور في المضيق، وبالتالي تخضع لأحكام القانون الدولي للبحار. (1)

و من النقاط سابقة الذكر أن النظام المطبق على المضيق هو نظام المرور العابر الذي جاءت به اتفاقية 1982، وبالتالي يخضع إلى أحكام الواردة في الجزء الثالث المتعلق

(1) أنظر: مدني(عمر)، المرجع السابق، ص 22.

بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية (المواد من 34 إلى 45)، إذن إن مضيق هرمز هو ممر مائي دولي تخضع فيه الملاحة لقواعد قانونية دولية، وعلى أساس انعدام اتفاقية إقليمية بين الدول المشاطئة والدول المعنية تنظم الملاحة فيه حيث كان يحكمه في البداية المرور الحر، ولكن بعد مجيء اتفاقية 1982م أصبح يطبق عليه نظام المرور العابر على شرط أن يكون المرور سلمياً مع التزام السفن والطائرات المارة بالقيود المنصوص عليها بالاتفاقية، وكذلك لا يوجد ما يحول دون إبرام اتفاق بين الدول المشاطئة للمضيق والدول المطلة على الخليج العربي وغيرها من الدول المعنية بهذا المرور، بوضع تنظيم خاص للمرور وعلى أن لا يمس ذلك بمبادئ العامة للمرور عبر المضائق الدولية والتي تنص بعدم التمييز بين الدول، و تكفل الغرض الذي جاءت من أجله اتفاقية 1982م وهو الغرض السلمي.⁽¹⁾

⁽¹⁾أنظر: مدني(عمر)، المرجع السابق، ص ص 24، 25.

الفصل الثاني:

النظام القانوني

للقتوات الدولية

الفصل الثاني

النظام القانوني للقنوات الدولية.

لم تكن القنوات البحرية في بداية الأمر محل الاهتمام الدولي مثلما هي عليه الآن، حيث ظهر هذا الاهتمام منذ ازدياد الرحلات التجاري، وعلى هذا أساس لكون القناة تقع في إقليم دولة معينة هذا يجعلها خاضعة للسيادة المطلقة لتلك الدولة، وبطبيعة الحال هذا راجع إلى أن القنوات البحرية لم تنظمها اتفاقية⁽¹⁾، كاتفاقية 1982م.

و بما أن المرور داخل القناة في هذه الحالة يجعلها تخضع من حيث الإدارة إلى دولة الإقليم وهذا من الصعب تحقيق قاعدة حرية المرور، ونظر لخصوصية كل إقليم يصعب وضع اتفاقية موحدة كما يصعب استبعاد مبدأ السيادة⁽²⁾.

لكن بعض القنوات البحرية ونظرا لأهميتها الدولية كان من الواجب تنظيمها باتفاقية، تنظم أحوال الملاحة فيها التي كانت في البداية تخص ملاحه السفن التجارية، ومع التطور في المجال الصناعي وظهور أنواع جديدة من السفن التجارية العملاقة، والسفن الحربية وناقلات النفط هذا يجعل الأمر جد مهم وخطر في نفس الوقت، لأنه قد يهدد أمن وسلامة

(1) أنظر:

DAILLIER (P) et PELLET(A), op,cit,p1129.

(2) أنظر:

VAN EYSINGA(W), Les Fleuves et Les Canaux Internationaux, bibl, Visseriana,Leyde, Volum 2, 1924, p123.

الإقليم سواء من حيث التلوث أو مرور السفن الحربية⁽¹⁾، التي هي ذاتها تشكل خطراً على الإقليم، ومن خلال ذلك كله سنحاول دراسة النظام القانوني للقنوات البحرية، وهذا ما يقتضي منا التطرق إلى مفهوم القنوات الدولية و أهمها (المبحث الأول)، ثم النظام القانوني الذي يحكم المرور في القناة (المبحث الثاني).

المبحث الاول

مفهوم القنوات الدولية وأهمها.

إن المياه الداخلية التي تقع داخل خط الذي يقاس ابتداء منه البحر الإقليمي، تعتبر جزءاً لا يتجزأ من إقليم الدولة، فهي تباشر عليها كامل اختصاصاتها⁽²⁾، ويمكن لدولة أن تمنع السفن الأجنبية من الدخول إلى هذه المياه أو أن تحتكر لنفسها الملاحة، ولا يقيدتها سوى ما يرد في اتفاقية جاءت بشأنها، ومن هذه المياه الداخلية القنوات، وبالخصوص الدولية منها التي ورد بشأنها اتفاقية تنظم المرور فيها، والتي في مجملها تخضع لنظام المرور البريء الذي يضمن حق مرور السفن الأجنبية، و هذا يختلف عن نظام المرور في المضائق الدولية لكونها تخضع لنظام المرور العابر، لذا سنتناول مفهوم القناة وتميزها عن المضيق (المطلب الأول)، و القنوات الدولية ذات الأهمية الاستراتيجية و المنظمة باتفاقيات (المطلب الثاني).

⁽¹⁾أنظر:

SIEGFRIED(A), Les Canaux International et Les Grandes Voies Maritimes, Mondiales R.C.A.D.I ,Pris, volume 74,1949 ,pp19-20.

⁽²⁾أنظر:

المطلب الأول

مفهوم القناة وتميزها عن المضيق.

كما سبق وقلنا أن القناة تعتبر من قبيل المياه الداخلية الخاضع لسيادة الدولة التي تقع في إقليمها⁽¹⁾، أي أن لدولة أن تمارس جميع اختصاصاتها التشريعية والقضائية والتنفيذية، و سلطة العقاب على السفن المخالفة للقانون وكذلك الأشخاص المتواجدين على إقليمها، حكمها حكم الإقليم البري، على خلاف المضائق الدولية التي تطالب فيها بالتعويض من دون أن تستطيع تطبيق سلطة العقاب عن طريق إثارة المسؤولية الدولية، إذن من خلال كل ذلك سنحاول إبراز مفهوم القناة الدولية عن طريق تعريفها (الفرع الأول) وتمييزها عن المضيق الذي ربما يتشابهان في أنظمة المرور (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تعريف القناة

تعرف القناة على أنها مضائق اصطناعية⁽²⁾ - حفرت - لتسهيل مهمة الملاحة و المواصلات البحرية الدولية، فهي تصل بين مساحتين بحريتين قابلتين للملاحة و في الأغلب الأحيان الملاحة تكون في البحار.⁽³⁾

(1) أنظر:

SIEGFRIED(A), op ,cit, p23.

(2) أنظر:

HENRY (J) et FRENCOIS (X.B),Manule de Droit Internatoinal Public (Droit des Gens),A,Dousseau,1912,BIgeque, p317.

(3) أنظر: بيطار(وليد)، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، بيروت، المؤسسة الجامعية للدراسة والتوزيع، 2008، ص289.

ويعرفها أيضا الفقه الغربي على أنها طرق مائية اصطناعية تم حفرها في إقليم دولة أو أكثر، وذلك إيصالا لبحرين حرين احدهما بالآخر لتسهيل للملاحة الدولية،⁽¹⁾ وهذه القناة تحفر في أرض واحدة⁽²⁾ وهي تصل في ما بين أنهار وطنية (الفقرة الأولى)، ثم القنوات التي تصل أنهار وطنية بأنهار دولية (الفقرة الثانية)، وبعد ذلك القنوات التي تصل بين بحار عامة (الفقرة الثالثة)، ثم القنوات التي تصل أنهار دولية ببحار عامة (الفقرة الرابعة)، وأخيراً القنوات التي تصل ما بين البحار (الفقرة الخامسة)

الفقرة الأولى

القنوات التي تصل بين أنهار وطنية.

هذه القنوات هي مياه داخلية خالصة تنطبق في حقها أحكام الأنهار الوطنية التي بدورها تنطبق عليها السيادة الخالصة للدولة الإقليمية، وعدم ضمان الملاحة المائية و لو البريئة منها لأي حال من الأحوال للسفن الأجنبية داخلها مثال: قناة الفولجا.

الفقرة الثانية

القنوات التي تصل أنهار وطنية بأنهار دولية.

هذه القنوات تعد مياهها داخلية خالصة في حق الدول المتاخمة لها، غير أن الجدير بالذكر أن هذه القنوات قد تنطبق عليها احكم الأنهار الدولية على أساس أحكام اتفاقية

(1) أنظر: مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص 192.

(2) أنظر: عتلم (حازم محمد)، أصول القانون الدولي العام، القسم الثاني أشخاص القانون الدولي، الطبعة الأولى، القاهرة، دار النهضة العربية، 2001، ص ص 182، 183.

برشلونة، إلا إذا كان النهر الدولي منظم باتفاق دولي خاص في هذه الحالة نطبق الأحكام الخاصة بذلك النهر مثال : قناة الإيزل.

الفقرة الثالثة

القنوات التي تصل بين بحار عامة.

فهي تنصرف إلى أهمية فائقة لكونها تعد طرقاً للمواصلات الدولية⁽¹⁾ بين أجزاء البحار العامة المشمولة بحرية الملاحة الدولية، فهي تتشابه جزئياً مع المضائق الوطنية التي تصل بين أجزاء من البحار العامة والتي تضمن حق المرور للسفن الأجنبية. وقد ورد في حق هذا النوع من القنوات قاعدة عامة أنها تعد من قبيل المياه الداخلية، بمفهوم آخر تستطيع الدولة إنكار ضمان الملاحة داخلها حتى ولو كانت بريئة. و لا خلاف حول الملكية الإقليمية للقناة فهذه الملكية تعود إلى التي اخترقت أرضها وتخضع لسيادتها.⁽²⁾

الفقرة الرابعة

القنوات التي تصل أنهار دولية ببحار عامة.

هذه القنوات تصل بين أنهار دولية وبحر عام، لذا فإنه يطبق عليها الأحكام الخاصة بالأنهار الدولية مثال :قناة اللونجودوك.

⁽¹⁾أنظر:

HENRY(J) et FRENCOIS (X.B),op ,cit,p318.

⁽²⁾أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق، ص 105.

الفقرة الخامسة

القنوات الدولية.

هي قنوات تصل ما بين البحر، لذا من الناحية الجغرافية تعتبر أنها مضائق صناعية، لذا فإن القنوات التي تدخل ضمن نظام نهر الدولي مثل الراين فهي عادة تأخذ حكم النهر الدولي الذي ترتبط، أما من الناحية القانونية فالإشكالية تثور بصدد مسألة حرية الملاحة،⁽¹⁾ فيها أي كان الغرض من شقها - وهو التعريف الوظيفي - تسهيلات لشؤون الملاحة الدولية اختصار المسافات والتكاليف فهذا يستدعي السماح لجميع السفن بالمرور فيها⁽²⁾، و هذا ما سندرجه ضمن المطلب المتعلق بحق المرور وتنظيمه.

من خلال ما سبق يمكن استخلاص الخصائص التالية:⁽³⁾

أ- قناة تكونت بطريقة صناعية أي الإنسان هو الذي تدخل في شقها.

ب - تقع في إقليم دولة واحدة فلا توجد قناة تمر بدول متعددة، و مع ذلك توصف على أنها دولية.

ج - تربط بين بحرين حرين لتعتبر قناة دولية، أو إذا كانت تربط بين نهريين داخليين أو نهر داخلي وبحر تعتبر قناة وطنية.

د - حفرة لتسهيل الملاحة، وخفض تكاليفها.

(1) أنظر: الغنيمي (محمد طلعت)، القانون الدولي في أبعاده الجديد، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1975، ص 107.

(2) أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق، ص 105.

(3) أنظر: الفتلاوي (سهيل حسين)، موسعة القانون الدولي 6 القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 144.

هـ - تكون صالحة للملاحة الدولية، غير محدودة بزمن و إلا اعتبرت قناة داخلية مثلما هو الحال لقناة البحر البلطي التي تصلح للملاحة القصير خلال 165⁽¹⁾ يوم فقط في السنة تبقى المياه القناة داخلية إلى أن تدول .⁽²⁾

وعلى الرغم من أن عدد القنوات قليل بالمقارنة مع المضائق، فإن القنوات الدولية تحتل مكانة هامة في حركة الملاحة الدولية⁽³⁾

الفرع الثاني

تميز القناة عن المضيق⁽⁴⁾

من المتفق عليه أن كلا من المضيق و القناة يصلان بحرين، إلا أنه يوجد عدة فروق من بين تلك الفروق أن القناة تكون دائماً صناعية أي من فعل إنسان⁽⁵⁾ ، و ذلك عن طريق حفرها لكي تحقق توصلاً بين جزأين من البحار و بالتالي ليست مثل المضيق الذي يتكون بشكل طبيعي.

وكذلك الفروق الواضحة في الأحكام القانونية التي تنطبق على كل من القناة البحرية و المضيق، وهذا راجع إلى أن اتفاقية 1982م لم تضع نظاماً قانونياً للقنوات الدولية،⁽⁶⁾

(1) الغنيمي (محمد طلعت)، المرجع السابق ، ص107.

(2) مسلم الدويك(محمد سلامة)، المرجع السابق ، ص148.

(3) أنظر: مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق ، ص192.

(4) أنظر: عامر(صلاح الدين)، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 506.

(5) أنظر:

LAPIDOTH (R) ,op,cit, p31.

(6) أنظر: الفتلاوي(سهيل حسين)، المرجع السابق ، ص 145.

وإنما تركت ذلك لقواعد القانون الدولي بل العكس اهتمت ونظمت القواعد التي تحكم المضيق من المادة 35 إلى 45. (1)

أما فيما يخص المرور البريء فهي تشترك مع المضيق بالنسبة للسفن التجارية دون الحربية والطائرات، على خلاف المضيق الذي يسمح بمرور السفن و الطائرات بمقتضى أحكام 1982م، و ذلك لأن الطائرات و السفن الحربية والغواصات تحتاج إلى إذن من الدولة صاحبة الإقليم، على أساس أن القناة واقعت في إقليم دول وبالتالي قياس الأحكام الواردة بشأن المياه الداخلية و المياه الإقليمية، يتوجب على هذا النوع من السفن والطائرات أن تخضع لرخصة من الدولة باستثناء الدول التي بينها وبين دولة القناة اتفاقية في ذات الشأن.

وبما أن القناة البحرية تعد جزءا من إقليم الدولة التي تمر عبرها أو شُقت القناة على أرضها فالأصل في أنها خاضعة لكافة مظاهر السيادة، إلى حين تدويل القناة أي وضع بعض الالتزامات على عاتق الدولة والتي تمر عبرها القناة، و تدويل القناة لا يعني حرمان الدولة من اختصاصاتها على الإقليم (2).

إن الأصل في المضيق حتى لو كان يفصل بين جزائيين من إقليم دولة واحدة، فإنه يخضع لإحكام القانون الدولي مادام يصل بين جزاءين من أجزاء البحار حتى لو كان أحد

(1) أنظر:

VINCENT (PH),op,cit,p75.

(2) أنظر:

LAPIDOTH (R) ,op,cit,p33.

هذين الجزائيين بحرا إقليميا،⁽¹⁾ و اختلاف آخر هو أن القناة تخترق إقليم الدولة واحدة، بينما المضيق يستطيع أن يقع جله في إقليم الدولة الواحدة أو يقع بين دولتين فاكثراً .

المطلب الثاني

النظام القانوني لأهم القنوات الدولية .

توجد في الواقع الدولي قنوات لها أهمية استراتيجية وجب تنظيم الملاحة فيها، لذا أبرمت اتفاقيات دولية بخصوص هذا الشأن، بحيث تستفيد الدول من حق المرور في القناة، مع منح الدولة صاحبة القناة بعض الاختصاصات من أجل حماية أمن وسلامة إقليمها⁽²⁾ و ذلك من خلال اتخاذ الإجراءات التي تخولها إيها الاتفاقية الخاصة بالقناة و التي تراها مناسبة، بحيث تعمل الاتفاقية على إيجاد نوع من التوازن بين حرية المرور ومبدأ السيادة، و جرت المحاولة على إيجاد نظام عام يحكم المرور في القناة، و لكن اختلاف النظم جعل من الصعب تعميم نظام قانوني موحد، لذا سندرس النظام القانوني لكل قناة على حدى، بدأ بقناة السويس (الفرع الاول)، ثم قناة بنما (الفرع الثاني)، و أخيراً قناة كيبل (الفرع الثالث).

الفرع الأول

قناة السويس

يبلغ طول القناة 160 كلم، وتوصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر و تقع بأكملها في الإقليم المصري، وافتتحت للملاحة عام 1869م، ولقد تم إنشاؤها على يد شركة

⁽¹⁾أنظر: عامر(صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 507.

⁽²⁾أنظر:

NYS (E),Le Droit International, Les Principes, Les Théories, Les Fait ,Mlè, Weissenbruch ,Brithane,1921,p516.

أجنبية بإدارة المهندس الفرنسي "فرديناند دوليسبيس"⁽¹⁾، وكانت آنذاك دولة مصر تابعة للإمبراطورية العثمانية و الخديوي إسماعيل باشا هو الذي منح امتياز حفر القناة⁽²⁾ واستغلالها لهذه الشركة المُساهمة، بمقتضى فرمان 1854م والمعدل في 1856م، وقد نص فرمان على أن تكون مدة الامتياز 99 عام، ونص أيضاً على حرية الملاحة في القناة لجميع السفن دون استثناء، على أن تقوم الشركة بمنح رسوم خاصة على المرور بالقناة بالاتفاق مع الحكومة المصرية.⁽³⁾

وفي سنة 1866م أصدر الباب العالي فرمان أقر فيه بامتياز الممنوح، أكد سيادة مصر على القناة وحرية الملاحة في القناة، واعتراف الحكومة المصرية بحق تنظيم الملاحة في القناة وفي ملحقاتها، بشرط احترام مبدأ الحرية وبحقها في استرداد القناة بعد انتهاء مدة الامتياز، وكذلك الحصول على نسبة معينة من الأرباح طوال فترة الامتياز.⁽⁴⁾

و افتتحت القناة للملاحة وبقيت مدة طويلة دون تنظيم خاص، ولكن احتلال بريطانيا لمصر في عام 1882م، واستعمل القناة للأغراض العسكرية وامتناع بريطانيا عن دفع الرسوم إثر احتجاج الشركة، وهذا نبه الدول الأجنبية إلى وجوب وضع نظام دولي لحماية القناة وتأمين حرية الملاحة خلالها، وبعد المفاوضات انتهت بتوقيع اتفاقية القسطنطينية في 1888/10/29م بين (تركيا وفرنسا و بريطانيا وألمانيا و النمسا وإيطاليا وإسبانيا وهولندا

⁽¹⁾أنظر: علوان (عبد الكريم)، القانون الدولي العام، الجزء الأول، الإسكندرية، منشأة المعارف ، 2007، ص 443.

⁽²⁾أنظر:

NYS (E) ,op,cit, p521.

⁽³⁾أنظر: المجذوب(محمد)، القانون الدولي العام، بيروت، منشورات الحلبي، 2003، ص ص 338، 339.

⁽⁴⁾أنظر: المرجع نفسه ، ص 339.

وروسيا)، بحيث وضعت هذه الاتفاقية نظام الملاحة في القناة وبمقتضى معاهدة لوزان 1923م، تنازلت تركيا بموجبها على السيادة لصالح مصر لتصبح دولة مستقلة، فانتقلت إلى هذه الأخيرة جميع الحقوق و الالتزامات التي كانت مقررة في اتفاقية 1888م،⁽¹⁾ وحصلت على اعتراف من ألمانيا بموجب معاهدة فرساي 1919م⁽²⁾، و بعد ما عرضنا في هذا الفرع موجز عن قناة السويس سوف نستكمل مابقي من العناصر التي تتعلق بهذه القناة بدأ بالاتفاقية التي تحكمها ألا وهي إتفاقية القسطنطينية (الفقرة الأولى)، ثم في ما بعد تأميم القناة (الفقرة الثانية).

الفقرة الاولى

اتفاقية القسطنطينية⁽³⁾.

يمكن تلخيص النظام القانوني لقناة السويس الذي وصفها الاتفاقية على أنها بمثابة دستور⁽⁴⁾، حيث سوف نتطرق إلى حرية الملاحة في القناة (أولاً)، ثم إلى ضمان سلامة الملاحة وقت الحرب (ثانياً)، وبعد ذلك حق المساوات في المرور (ثالثاً)، و أخيراً أن القناة جزاء لا يتجزأ من مصر (رابعاً).

⁽¹⁾أنظر: علوان (عبد الكريم)، المرجع السابق ، ص 443.

⁽²⁾أنظر: المرجع نفسه، ص 443.

⁽³⁾أنظر:

HENRY (J) et FRENCOIS (X.B),op ,cit,p319.

⁽⁴⁾أنظر:

NYS (E), op,cit,p.p.523-526

أولاً: حرية الملاحة في القناة. (1)

تفتح القناة لمرور السفن التجارية والحربية للدول جميعها في وقت السلم والحرب، على أن تتعهد الدول بأن لا تقوم بأي عمل من شأنه عرقلة الملاحة في القناة. (المادة 1).

ثانياً: ضمان سلامة الملاحة وقت الحرب. (2)

على الدول المتحاربة أن تمتنع بالقيام بأي عمل عدواني في القناة، أو إتيان أي عمل من شأنه أن يعرقل الملاحة فيها، أو إحدى فتحيتها حتى مسافة 3 أميل بحرية.

ويمنع على الدول المتحاربة أخذ أو إنزال أي ذخائر أو القيام بمهمة حربية، أو إنزال الجنود في القناة أو في أحد موانئها أو منها إلا في حالة الضرورة الملاحية، وكذلك على السفن المرور في القناة في مدة قصيرة وفي وقت ممكن دون أن تمكث في مينائي بور سعيد أو السويس أكثر من 24 ساعة، إلا في حالة ضرورة الملاحة. (3) (المادة 4 و 5)

ثالثاً: حق المساوات في المرور:

جميع الدول متساوية في حقوق فيما يتعلق بالمرور في القناة، لا يجوز التمييز في المعاهدة بين دولة أو أخرى، كما لا يحق للدول المتعاهدة في الحصول على أية مزايا إقليمية أو امتيازات أخرى تتعلق بالقناة وفق للمادتين 1 و 12 منها.

(1) أنظر:

VAN MENSBRUGGHE (Y), Les Garanties de La Liberté de Navigation dans Le Canal de Suez, L.G.D.J. 1964, p 430.

(2) أنظر: علوان (عبد الكريم)، المرجع السابق، ص 443.

(3) أنظر: المرجع نفسه، ص 443.

رابعاً: القناة جزاء لا يتجزأ من مصر: (١)

وهذا على اعتبار أنها موجودة بأكملها في الإقليم المصري، وقد اعترفت المعاهدات الدولية من بينها معاهدة عام 1932م بين مصر و بريطانيا، بأن القناة جزاء من مصر و هي صاحبة السيادة عليها، وقد احترمت الدول بصورة عامة هذه المبادئ.

أثناء الحرب الروسية اليابانية مرت السفن الحربية روسية عبر القناة 1905م، وكذلك عبرتها السفن الحربية الإيطالية في الحرب - الليبية الإيطالية سنتي (1911-1912)، فلم يعترض النظام القانوني للقناة لمخالفة إلا أثناء الحرب العالمية الأولى.

ففي 03 فيفري 1915م هاجم الألمان والأتراك قناة السويس فقامت بريطانيا بغلقها في وجه الأعداء، وفرضت التفتيش على جميع السفن على بعد 3 أميال من القناة، وبعد الحرب عاد العمل بنظام الدولي.

إن معاهدة 1932م منحت بريطانيا حق الاحتفاظ بالقوات العسكرية في جوار القناة، بحيث يمكن أن تبلغ في وقت السلم 10 آلاف جندي وذلك لمدة 20عام لحماية القناة، و التعاون مع الجيش المصري إلى أن يصبح هذا الأخير قادراً على حماية القناة وحده (2) خلال الحرب العالمية الثانية، قبل أن تعلن مصر الحرب على الدول المحور، و في 24 فيفري 1945 تعرضت القناة لعشر غارات جوية قامت بها دول المحور، وقد تميزت فترة

(1) أنظر: المجذوب (محمد)، المرجع السابق، ص 340.

(2) أنظر: المرجع نفسه ، ص 340.

ما بعد الحرب الممتدة من العام 1945م إلى 1956م بثلاثة عوامل التالية:⁽¹⁾

أ- على الصعيد العسكري

طالبت مصر بإجلاء الجيوش البريطانية عن القناة، و في عام 1951م أصدرت مصر عدة قوانين أبطلت بموجبها معاهدة 1932.

بعد الثورة المصرية جرت مفاوضات بين طرفين بتوقيع اتفاقية الإجماع في 19 نوفمبر 1954م التي نصت على إتمام إجلاء خلال فترة 20 شهر، وفعلاً أجلي آخر جندي في 13 ماي 1956م.

ب - على الصعيد الإداري

طالبت مصر شركة القناة بمنحها مركزاً ممتازاً في إدارة الشركة، وتم ذلك فعلاً باتفاق سنة 1949م.

ج- على الصعيد القانوني

قد أثرت مشكلة تتعلق بمفهوم حرية الملاحة في القناة، وقد أثرتها إسرائيل لتجبر مصر على فتح القناة في وجه سفنها في سنة 1951م، رفعت إسرائيل الأمر إلى مجلس الأمن واحتجت على القيود التي فرضتها مصر على الملاحة في القناة، ومنع السفن الإسرائيلية من عبور القناة البحرية و احتجت على ممارسة حق الزيارة و التفتيش للتأكد من عدم قيام السفن المحايدة بتهريب مواد حربية إلى إسرائيل.

(1) أنظر: المجذوب (محمد)، المرجع السابق، ص 340، 341.

وقد أكدت إسرائيل أن الهدنة الموقعة بينها وبين مصر بتاريخ 24 فيفري 1949م قد أنهت الحرب ولكن مصر أكدت أن الهدنة لم تنتهي الحرب، وأضافت أن اتفاقية 1888 منحت لها حق الدفاع عن نفسها، برغم من أن الأمن أصدر قراراً دعا فيه إلى رفع القيود عن السفن الإسرائيلية، فقد أصرت مصر على إقفال القناة في وجه سفن العدو معتبرة نفسها في حالة الحرب مع إسرائيل، وقد بررت امتناعها عن تنفيذ القرار بحجة أن إسرائيل لم تقم بتنفيذ قرارات الأمم المتحدة المتعلقة بفلسطين.⁽¹⁾

الفقرة الثانية: تأميم قناة السويس.

في أعقاب جلاء القوات البريطانية عن مصر وسحب البنك الدولي للإنشاء و التعمير لغرض خاص لتمويل عملية إنشاء السد العالي، فأصدرت الحكومة المصرية في 26 جويلية 1956م القانون المرقم 285 لسنة 1956⁽²⁾ القاضي بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس،⁽³⁾ وقد استندت مصر في ذلك على النقاط التالية:⁽⁴⁾

1- إن شركة العالمية للقناة هي شركة مساهمة مصرية، و بالتالي تخضع لجميع القوانين المصرية، و أنها تستمد وجودها من فرمان العثماني- سابق الذكر- الذي صادق على العقد المبرم بين والي مصر والمهندس الفرنسي والذي جاء في محتواه، بما أن الشركة العالمية للقناة السويس البحرية هي شركة مصرية فهي خاضعة لقوانين البلاد وعاداتها ،

⁽¹⁾أنظر: المجذوب(محمد)، المرجع السابق، ص 341.

⁽²⁾أنظر:

VINCENT (PH) ,op,cit,p75.

⁽³⁾أنظر: علوان(عبد الكريم)، المرجع السابق، ص 445.

⁽⁴⁾أنظر:

SELLE (G),La nationalization de Canal de Suez et Le Droit International,Faculté de Droit,Volume 2,Pris 1956,p.p.03-19.

أما المنازعات التي تنشأ في مصر فتختص بالفصل فيها المحاكم المصرية ، وكذلك نفس الشيء في المنازعات التي قد تنشأ بين الحكومة و الشركة ويقضي فيها طبقاً لقوانين البلاد المصرية. (1)

2 - كانت الشركة تستغل مرفق المرور في القناة بنيابة عن الحكومة المصرية و من معتبر أن المرفق يكون من حق دولة مصر تسييره مباشرة أو بالوساطة عن طريق الامتياز، للدولة الحق في استرداده وذلك على أساس أنه منحة منها سواء ورد نص صريح بذلك أو لم يرد في عقد الامتياز.

3 - بالإضافة إلى أن الشركة كانت وسيلة في يد الاستعمار، وكانت تصرفاتها جافة لا تليق بمكانة الحكومة و بالتالي فإن تأميم الشركة خطوة حاسمة نحو التحرر الاقتصادي والسياسي، و إضافة إلى أن الشركة أخلفت عن الوفاء بكثير من التزاماتها الرئيسية الواردة في صك الامتياز من ذلك وعدها بتحويل بحيرة التمساح إلى ميناء داخلي للاستقبال أكبر السفن، وأهملت ميناء بورسعيد.

4 - كذلك إن التأميم لا يتعارض مع الالتزامات الواردة في اتفاقية 1888م والذي يتعلق بحرية الملاحة، فإن الحكومة المصرية ستستمر في تأمين هذه الحرية. (2)

احتجت الشركة على إجراء التأميم إثر العدوان الثلاثي 30 أكتوبر 1957م، الذي خرجت منه مصر منتصرة و أصدرت تصريحاً في 24 أبريل 1957م، وألحقت بتصريح آخر

(1) أنظر: المجذوب (محمد)، المرجع السابق، ص 342.

(2) أنظر: المرجع نفسه ، ص 342.

في 18 جوان 1957م عبرت فيه عن احترام اتفاقية القسطنطينية، وقد عازمت في ذلك على جعل القناة ممراً أمنياً صالحاً يربط الشعوب ويخدم قضية السلام⁽¹⁾

و قد أرسلت الدولة المصرية تصريح إلى الأمين العام للأمم المتحدة، وطلبت منه أن يسجله كوثيقة دولية، وتتخلص مجمل أحكامه في ما يلي:⁽²⁾

أ - احترام اتفاقية القسطنطينية فيما يخص حرية الملاحة في القناة.

ب - بقاء رسوم المرور مثلما كانت عليه سابقاً، و أي زيادة تتم عن طريق المفاوضات، وعند انعدام الوصول إلى اتفاق يحل بطريقة التحكيم.

ج - تتعهد الحكومة المصرية بصيانة وتطوير القناة وتخصص لها 25% من مجموع الإيرادات من أجل صيانتها وتحسينها.

د - إدارة القناة بواسطة هيئة مستقلة أنشأتها مصر يوم تأميم القناة.

هـ - فيما يخص رفع الشكاوي المتعلقة بالترقية في المعاملة أو بلائحة القناة فترفع إلى هيئة قناة السويس، و في حالة عدم التوصل إلى حل يمكن عرض المسألة على محكمة التحكيم.

و - تسوية المنازعات التي تنشأ بخصوص اتفاقية 1888م طبقاً لميثاق الأمم المتحدة، تعرض الخلافات حول تفسير أو تطبيق نصوص الاتفاقية على محكمة العدل الدولية، إذا لم تحل بطرق أخرى وبهذا تكون مصر قد قبلت بالولاية الجبرية لمحكمة العدل الدولية [Cji].

⁽¹⁾أنظر: المجذوب (محمد)، المرجع السابق، ص 343.

⁽²⁾أنظر: المرجع نفسه، ص 343.

وللإشارة أنه في أعقاب تأميم شركة القناة، فالعدوان أدى إلى غلق القناة وسدها بإغراق بعض السفن فيها، وبعد توقف العدوان قامت الأمم المتحدة بتطهير القناة و إعادة الحركة الملاحية إليها،⁽¹⁾ واستقر الوضع حتى حصول العدوان في جوان 1968م و وصول الإسرائيليين للجهة الشرقية للقناة، و احتلال جزيرة سيناء و قد تعطل فيها الملاحة من جديد و لم يعيد فتحها إلا في عام 1975م، عندما وفقت حكومة الرئيس المصري أنور السادات على توقيع اتفاق مع إسرائيل يسمح لسفنها بالعبور من و إلى إسرائيل.

ثم جاء اتفاق " كامب ديفيد " ومعاهد الصلح بين الحكومتين المصرية و الإسرائيلية التي تلغي حالة الحرب بين الطرفين، وتكرس حق العدو الإسرائيلي استخدام القناة بحرية تامة.⁽²⁾

الفرع الثاني

قناة بنما

طول قناة بنما 81 كلم، وتصل المحيط الأطلسي بالمحيط الهادي، وتقع القناة في إقليم جمهورية بنما،⁽³⁾ بدأت شركة فرنسية بحفرها فيما بين الأعوام 1882م-1888م⁽⁴⁾، و كان المهندس "دوليسبيس " مستشارها، ولكنها لم تستمر بسب أطماع الولايات المتحدة الأمريكية،

⁽¹⁾أنظر: المجذوب (محمد)، المرجع السابق، ص 344.

⁽²⁾أنظر:

LAPIDOTH(R),The Suez Canal , The Gulf of Suezand The Treaty of Peace,1979 Between Egypt and Israil,Mèl bindschedler,1980,pp 617-625.

⁽³⁾أنظر:

PERRUCHOUD,(R),Le Règime de Neutralité de Canal de Panama ,I.U.H.E.I, P.U.F,1983, p 342.

⁽⁴⁾أنظر:

VINCENT (PH),op,cit,p77

وبعد ذلك قامت الدولة بإبعاد الشركة و الحلول محلها و إنهاء شق القناة وتدشينها في 1914م، ومن ذلك التاريخ أصبحت دولة بنما تمارس سيادتها عليها و كأنها جزء من إقليمها.

إن القناة لا تخضع لنظام دولي شبيه بنظام قناة السويس، و إنما نظامها محدد في معاهدتين ثنائيتين:⁽¹⁾

المعاهدة الأولى: 18 نوفمبر 1901م (هاي - بونس فوت)⁽²⁾ بين الولايات المتحدة الأمريكية و بريطانيا العظمى، و التي نصت على أن تقوم الولايات المتحدة بإنشاء القناة و الإشراف عليها والدفاع عنها، شريطة أن تكون الملاحة فيها حرة لجميع السفن التجارية و الحربية لكل الدول.

المعاهدة الثانية: 18 نوفمبر 1903م (هاي بونو فاريللا) بين الولايات المتحدة الأمريكية وجمهورية بنما، وقد عقدت في أعقاب إعلان مقاطعة بنما الثورة ضد كولومبيا، وشجعتها واشنطن على الانفصال وقدمت لها المساعدات المادية و العسكرية من أجل أن تتنازل على القناة⁽³⁾.

فهذه المعاهدة الأخيرة تمنح الولايات المتحدة الأمريكية قطعة من الأرض تشق فيها قناة، مقابل مبلغ 10 ملايين دولار مضاف إليها مبلغ سنوي قدره ربع مليون دولار

⁽¹⁾أنظر: المجذوب (محمد)، المرجع السابق، ص ص 344، 345.

⁽²⁾أنظر:

KLINGHOFER (V),L'Elargissement du Canal de Panama, Master II Droit Maritime et des Transports,Faculte De Droit Et de Science Politique D'aix-Marseill ,Promotion 2007/2008.p21.

⁽³⁾أنظر:

NYS (E),op,cit,p12.

على شرط بقاء القناة ملك للولايات المتحدة وشرط حرية الملاحة فيها،⁽¹⁾ ويتميز النظام الموضوع لقناة بالأمور التالية: (2)

أولاً- إن نظامها لم يتفق عليه في وثيقة دولية كما هو الحال لقناة السويس⁽³⁾، فهو نظام وضعته وانفقت عليه ثلاث دول (الولايات المتحدة وبريطانيا و بنما)، وقد استنتج البعض أن من حق الولايات المتحدة غلق القناة في وجه سفن الدول غير الموقعة على المعاهدتين على أساس أن هذه المعاهدة لا تلزم إلا هذه الدول الثلاث، إلا أن هذا يتعارض ومبادئ القانون الدولي العام.

ثانياً - حرمت بنما من كل مظاهر السيادة على القناة، وكان كل ذلك لصالح الولايات المتحدة الأمريكية لأنها تتولى وحدها إدارة القناة، والدفاع عنها وإقامة التحصينات على ضفتيها من دون مراقبة بنما لذلك .⁽⁴⁾

ولم يتوقف هذا الأمر إلى هذا الحد، بل إن السلطات الأمريكية تمارس بعض الصلاحيات الأمنية في الأراضي البنمية خارج القناة، بحجة حماية القناة وقد أدى ذلك إلى بعض الاضطرابات التي نظمها الوطنيون في بنما⁽⁵⁾، وفي عام 1962م قامت واشنطن

(1) أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق، ص 112.

(2) أنظر: المجذوب (محمد)، المرجع السابق، ص 345.

(3) أنظر:

KLINGHOFER (V), op, cit, p23.

(4) أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق، ص 112.

(5) أنظر:

SLACK (B); et MCCALLA(R), « Le Canal de Panama à un Carrefour Géopolitique, Réalités Commerciales et Environnement », Etudes Internationales, Volume 36, N°2, Juin 2003, 253-p256.

برفع العلم البنامي إلى جانب العلم الأمريكي في منطقة القناة. (1)

إن المعاهدتين اللتين سبق ذكرهما لم تتضمننا نصاً يقضي بحرية المرور في زمن السلم والحرب، كما هو الحال في اتفاقية 1888م المتعلقة بقناة السويس، وهذا ما أدى بالولايات المتحدة إلى استغلال الوضع، وفرضت بعض القيود على حرية المرور في القناة في فترة الحرب، بسبب العلاقات المتردية بين الولايات المتحدة الأمريكية كانت هذه الأخيرة تسارع لاسترضاء حكومة بنما، وذلك بالتنازل عن بعض الامتيازات وزيادة التعويض الذي يدفع لحكومة بنما (2).

وقد عقدت الدولتان معاهدة جديد بتاريخ 2 مارس 1936م ألغت بموجبها معاهدة 1903م، وهذه المعاهدة الجديدة تتعلق بضمان استقلال بنما عن الولايات المتحدة الأمريكية. وقد تعهدت الدولتان في المادة 10 من اتفاقية 1936م باتخاذ التدابير الاحترازية و الدفاعية عن القناة في حالة نشوب حرب، أو في حالة تهديد بالاعتداء يمسان بسلامة الجمهورية أو القناة. (3)

وقد عقدت في 25 جانفي 1955م معاهدة جديدة سميت بمعاهدة الوفاق والتعاون المتبادل التي زادت التعويضات السنوية من ربع مليون دولار إلى 430 ألف، وارتفعت

(1) أنظر: المجذوب (محمد)، المرجع السابق، ص- ص 345-346.

(2) أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق، ص 113.

(3) أنظر: المجذوب (محمد)، المرجع السابق، ص 346.

إلى تقريب المليونين عام 1964م، وقد اضطرت الحكومة البنمية مجازاة الرأي العام المطالب بإلغاء تأجير القناة وطرد الولايات المتحدة الأمريكية منها (1).
وبسبب كثرة المظاهرات أدى إلى الضغط على واشنطن إلى إجراء مفاوضات مع الحكومة البنمية دامت 13 سنة، تمخض عنها توقيع معاهدتين في 07 سبتمبر 1977 (2)، تنطويان على وثيقتين الأولى تتعلق بإدارة القناة و الثانية متعلقة بتشريع انضمام الدول إليها والحياد الدائم للقناة، وأبرز المبادئ التي تضمنتها المعاهدتين هي كالتالي: (3)
أ- التنازل تدريجيا لبنما عن إدارة القناة على أن تعود ملكية القناة إليها كاملة في أول 2000 (4).

ب - ممارسة بنما السيادة واستخدام ما يقع فيها من مرافئ وسكك حديدية.

ج - وجوب إسهام عائدات القناة في تحقيق التنمية الاقتصادية لبنما.

د - احتفاظ الولايات المتحدة الأمريكية بمسؤولية الدفاع عن القناة حتى نهاية القرن العشرين.

هـ - تطبيق نظام الحياد على القناة بعد عام 2000، بغية الاحتفاظ بها كشریان دولي يصل بين القارات.

(1) أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق، ص- ص 113 - 114.

(2) أنظر:

KLINGHOFER (V),op,cit,p27.

(3) أنظر:

Treaty Concerning The Permanent Neutrality Operation Of The Panama Canal in 07 September 1977.

(4) أنظر:

RAUZDUEL(S.C) « Panama : le Canal Retrouvé », Politique Internationale, N°87, Printemps 2000 p.240.

دخلت هذه الاتفاقية حيز التطبيق في عام 1979م⁽¹⁾ بعد عرضها على الكونجرس الأمريكي، الذي أدخل بعض التعديلات أساءت لروح المعاهدة وتركت ل واشنطن هامش التحايل والتأويل.⁽²⁾

وبالرغم من أن القوانين الأمريكية قلصت من حجم الامتيازات المالية الممنوحة لبنما، و على الرغم من الضغط و ابتزاز واشنطن بشق قناة في أمريكا الوسطى و الاستغناء نهائيا عن قناة بنما، هذا لم يحل دون الاحتفال بتسلم إدارة القناة من أمريكا وتم هذا بالفعل في بديّة سنة 2000.⁽³⁾

الفرع الثالث

قناة كييل

يقدر طول قناة كييل 98 كلم، و تقع برمتها في الأراضي الألمانية، وتسمى بقناة غليوم "Guillaume" وهي تصل بحر البلطيق ببحر الشمال، حفرتها ألمانيا للأغراض استراتيجية ما بين العام 1885م والعام 1895م، وقد استعملت بعد ذلك للملاحة الدولية على اعتبار أنها أقصر طريق للمواصلات بين البحرين وسعت القناة كثيرا ما بين عامي 1907م-1915م، وظلت ممراً داخليا خاضعا لسيادة ألمانيا التي كانت لا تسمح للسفن بالمرور فيها

⁽¹⁾أنظر:

BRAGALE(M.A), « The Panama Canal in transition : Steaming Towards the 21st Century », Bulletin of the Permanent International Association of navigation Congresses, N°98, 1998, p.39-45.

⁽²⁾أنظر:

GRACIA PENALOZA (E), « Le statut juridique des ports panaméens », Mémoire de Master 2, CDMT – Université Aix-Marseille III,pris,2005.

⁽³⁾أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق، ص 115.

إلا بإجازة خاصة ورسوم معينة إلى غاية 1919م، أين تم نظام تدويل القناة بموجب المواد من 380 حتى 386 من معاهدة فرساي⁽¹⁾ .

وقد نصت المادة 380 على فتح القناة على قدم المساواة في وجه السفن التجارية والحربية للدول التي هي في حالة سلم مع ألمانيا،⁽²⁾ ومع المساواة في الرسوم للجميع و هذا النظام الحر أكملته عدة نصوص قضت على إقامة التحصينات في جوار القناة حسب المادة 195 من الاتفاقية،⁽³⁾ وقد أثرت هذه المادة في قضية "ويمبلدون" مسألة الملاحة في القناة (ويمبلدون سفينة بريطانية كانت تحمل شحنة حربية فرنسية إلى بولونيا التي كانت حينها في حرب مع روسيا ، فمنعتها ألمانيا من المرور عبر القناة وهو ما كان محلا لحكم محكمة العدل الدولية،⁽⁴⁾ وهذا ما سنراه في المطلب الخاص بمصادر النظام القانوني للقناة الدولية).

في عام 1936م أصدرت الحكومة الألمانية انفراديا مذكرة ألغت بموجبها جميع البنود المتعلقة بالأنهار و القنوات الدولية التي نصت عليها معاهدة الصلح واعتبرت ألمانيا القناة لا تخضع للأيت نظام دولي، وأخضع مرور السفن الحربية الأجنبية إلى إجازة خاصة ابتداء من العام 1937 ولم يتغير هذا الموقف إلا بعد هزيمة ألمانيا في الحرب العالمية الثانية وعودة النظام إلى سابق عهده.⁽⁵⁾

(1) أنظر:

MAUPAS (J), Le Canal de Kiel, R.D.I,1937,pp 49-55.

(2) أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق، ص 115.

(3) أنظر: المجذوب (محمد)، المرجع السابق، ص 347.

(4) أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق، ص 116.

(5) أنظر: المجذوب (محمد)، المرجع السابق، ص 347.

المبحث الثاني

النظام القانوني للمرور في القناة.

لا خلاف حول ملكية الإقليمية للقناة، فهي في الأصل تعود للدولة التي تخترق أرضها وتخضع لسيادتها، غير أن من الناحية القانونية تثير مسألة حرية الملاحة داخلها (حق المرور)، و إذا كان الغرض من شق القناة هو تسهيل الملاحة و اختصار المسافات و التكاليف⁽¹⁾، فبطبيعة الحال يسمح لجميع السفن بالمرور و دفع رسوم للدولة أو لشركة التي قامت بحفر القناة والتي تتولى أمر صيانتها، لذا سنحاول دراسة النظام القانوني للمرور في القناة من خلاله تبيان من له الحق في تنظيم حق المرور(الطلب الأول)، و أهم المصادر التي يستند عليها هذا الحق في مشروعيته(المطلب الثاني).

المطلب الأول

حق المرور وتنظيمه في القناة.

بما أن القناة تقع في إقليم دولة واحدة، هذا يجعل من الصعب تحقيق المرور عبر إقليمها ذلك لوجود قاعدة عرفية ثابتة تنادي بمبدأ السيادة، فإذا كان مبدأ حرية الملاحة في هذه القنوات قد أصبح عرفاً ملزماً، هذا يؤدي حتماً إلى صراع بين الدول الملاحية الكبرى والدولة صاحبة القناة، سعت إلى إيجاد الحلول السريعة والتي من شأنها أن ترضي الطرفين، بحيث من خلالها تسعى إلى تنظيم حق المرور، وعلى هذا الأساس سنحاول دراسة حق المرور (الفرع الأول)، و كيف يتم تنظيمه (الفرع الثاني).

⁽¹⁾أنظر: محي الدين (جمال)، المرجع السابق، ص 116

الفرع الأول

حق المرور

هو نظام تستعمله السفن الأجنبية لعبور البحر الإقليمي لدولة ما، و هي قاعدة عامة أصلها عرفي، وقد عرفه مؤتمر تقنين لاهاي بأنه "استعمال السفن للبحار الإقليمية دون قصد إتيان بأعمال تضر بأمن الدولة الساحلية أو سياستها العامة أو مصالحها المالية"⁽¹⁾، و في حركة من قبل الدول المنتصرة من الحرب العالمية الأولى قام العديد منهم بإبرام اتفاقيات ثنائية تنص على السماح لسفنها بالمرور و أبسط مثال على ذلك اتفاقية "sèveres" سافر المبرمة يوم 10 أوت 1920، واتفاقية السلام مع تركيا و اتفاقية فرساي 18 جوان 1919 (السلام مع ألمانيا)، واتفاقية برشلونة المبرمة بتاريخ 20 أبريل 1921 حيث جعلت المادة 02 من ذات الاتفاقية المرور في المياه حراً ولكن هذه حرية لا تنطبق إلا على السفن التجارية دون السفن الحربية وفقاً للمادة 08 منها.

ثم جاءت بعد ذلك اتفاقية لاهاي لعام 1930م و نظمت المرور في المياه الإقليمية في المواد من 03 إلى 13 مع العلم أن هذه الاتفاقية لا تحتوي إلا على 13 مادة فقط، و هذا ما يجعلها تولي أهمية كبرى لمسألة المرور البريء، وكذلك المادة 04 من اتفاقية لاهاي 1970م والتي أشارت إلى الدول المشاطئة بأن لا يجوز لها إعاقة المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية،⁽²⁾ وأنت فيما بعد اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة

⁽¹⁾أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق، ص 23.

⁽²⁾أنظر: المرجع نفسه، ص 23.

المتاخمة لعام 1958م التي تتحدث عن حق المرور في المادة 1/14 بقولها " سفن كل الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية تتمتع بحق المرور عبر البحر الإقليمي".
و إضافة المادة 2/14 منها أن يكون المرور بريء مادام لا يضر بسلم الدولة أو بحسن نظامها أو بأمن الدولة الساحلية وهو ما نصت عليه المادة 1/19 و تأتي بعد ذلك الفقرة الثانية وتحدد لنا الأفعال الضارة وتكون بذلك قد استدركت الهفوات التي وقعت فيها في اتفاقية 1958. (1)

وبذلك يكون المرور البريء حقاً وليس امتيازاً، ويعتبره الفقهاء قيد على ممارسة الدولة الشاطئية لسيادتها الإقليمية على البحر الإقليمي.
و القاعدة العامة تنصرف إلى اعتبار القنوات مياه داخلية خالصة (الفقرة الأولى)، وكذلك إنكار الملاحة الأجنبية داخل القنوات الواصلة بين بحار عامة (الفقرة الثانية).

الفقرة لأولى

انصراف هذه القنوات إلى مياه داخلية خالصة.

بمأن القناة تشق في إقليم البري للدولة فإن مياهها تعد من ضمن المياه الداخلية و بالتالي تطبق عليها نفس القواعد الممارسة على إقليم البري، مثل قناة السويس التي تقع برمتها في إقليم مصري، و التي عدت مياهها مياه داخلية خالصة وفق لما أكده مجلس الدولة المصري في 10ماي 1953م بصدد فتوى أصدرها معتبر أن القناة جزء لا يتجزأ من مصر.

(1) أنظر: بهلول (حميدة)، المرجع السابق ، ص 25.

الفقرة الثانية

إنكار الملاحة الأجنبية داخل القنوات الواصلة بين بحار عامة

و برغم من أن القنوات التي تصل بين البحار العامة إلا أنها تعد مياه داخلية خالصة، مما يترتب على ذلك خضوعها إلى قاعدة عامة في شأن المياه الداخلية و هي عدم إحياء أي التزام قانوني دولي في مواجهة الدولة الإقليمية بضمان حق المرور البريء داخلها للسفن الأجنبية⁽¹⁾.

إن في حقيقة الأمر عدم وجود اتفاقية عامة و شارعة تضمن حق المرور البريء، وهذا يترتب عنه إنكار للملاحة داخل القناة حتى ولو كانت بريئة لسفن الأجنبية، إلا إذا ظهرت قاعدة عرفية تقضي بخلاف ذلك (حكم محكمة العدل الدائمة في قضية ويمبلدون).

أما الاستثناء في ما يخص القنوات الدولية هي حرية الملاحة للسفن التجارية لجميع الدول، أي للسفن حق المرور البريء في القناة زمن السلم مثلها مثل المضيق،⁽²⁾ وهذا نظرا لأهمية القناة في الاقتصاد الدولي لذا يستلزم فتحها، و لكن بعض القنوات استبعدت من أي نشاط عدائي لكي يتمكن من الاستفادة منها حتى أثناء العدوان من أجل حمايتها من التدمير أو أي تلف قد يتسبب لها، ولكن هذا لا يعني وضع القناة في حالة الحياد

⁽¹⁾أنظر: علتم(حازم محمد)، المرجع السابق، ص، ص 184.185

⁽²⁾أنظر: الغنيمي (محمد طلعت)، المرجع السابق، ص 108.

بالمعنى التقليدي ، لا نها لا تغلق في وجه السفن الحربية وتكون مفتوحة للجميع على شرط
مصلحة الدول الموقعة . (1)

أما اشتراط لمصلحة الغير فيرى البعض أنه ينشأ نوع من حق الارتفاق، والبعض الآخر
يرى أن هذا الشرط في القانون الدولي يخضع للقياس على حكمه بالنسبة للقانون الداخلي،
وعموماً فإن النظرة القائلة بالاشتراط لمصلحة الغير ينشأ حقاً عينياً ليس و حتماً أن يكون
هذا الحق حق ارتفاق، ومن هذا المنطلق فإن الالتزامات التي تلقىها المعاهدة على عاتق
الدول الأطراف شرط لمنح الدول الغير حق المرور في القناة، إذ أن عدم احترام تلك
الالتزامات يسمح لدولة صاحبة السيادة بأن تمنع المرور على السفن المخالفة⁽²⁾ كما سبق
و أن أشرنا.

إن الملاحة في القنوات الثلاثة تخضع للأنظمة المقررة في الاتفاقيات دولية
التي وقعت بشأنها، فهي تتشابه كلها في تقرير مبدأ حرية الملاحة في القناة البحرية للسفن
التجارية التابعة لكل دول العالم، وذلك وقت السلم أما الحرب فيجوز إغلاق القناة في مواجهة
سفن العدو، وتحتفظ دولة التي تمر عبرها القناة بكامل مظاهرها سيادتها التي لا تتعارض
مع حرية الملاحة . (3)

أما السفن الحربية فالأصل أن الدولة صاحبة القناة الحق في منع المرور فيها،
للمحافظة على سلامتها وتجنباً للأى اعتداء محتمل من قبل هذه السفن، إلا أنه استقر الرأي

(1) أنظر: الغنيمي (محمد طلعت)، المرجع السابق ، ص- ص 108-109.

(2) أنظر: المرجع نفسه، ص- ص 108-109.

(3) أنظر: علوان (عبد الكريم)، المرجع السابق، ص 442.

بالسماح لهذه السفن بالمرور شريطة إعلام مسؤولي القناة، وكذلك على السفن أن تلتزم بعد القيام بأي عمل حربي في القناة أو في إحدى ضفتيها، و أن لا تتخذ من القناة كقاعدة لتنفيذ عملياتها العسكرية (1)

أما الغواصات فهناك قاعدة مستقرة في القانون الدولي، وهي أن تلتزم الغواصات بالإبحار في البحر الإقليمي طافية و رافعة علمها، وفق للمادة 6/14 من اتفاقية جنيف لسنة 1958م المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، و التي جاءت في الباب المتعلق بمفهوم المرور البريء فالغطس بحد ذاته لا يعتبر خرقاً لصفة البراءة وإنما قرينة على عدم البراءة، وعلى الدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات الضرورية لمنع المرور الغير بريء، وفقاً للمادة 30 من اتفاقية 1982م ونفس الشيء إذا أتت بأحد الأنشطة المذكورة في المادة 2/19 من نفس الاتفاقية،(2) و هو الحال بالنسبة للمرور العابر في المضيق عليها أن تمر طافية أما في المناطق التي لدولة كامل السيادة عليها فهي تخضع لإجازة من الدولة صاحبة الإقليم.

أما بخصوص التحليق فوق القناة فإن اتفاقية شيكاغو لعام 1944 أبقى السيادة التامة للدولة على الأجواء التي تعلو إقليمها البري والبحري، وفقاً للمادة 02 من اتفاقية جنيف 1958م والتي تنص على أن "سيادة الدولة الساحلية تمتد إلى المجال الواقع فوق البحر

(1) أنظر: إسكندري (أحمد)، المرجع السابق، ص 58.

(2) أنظر: العناني (إبراهيم)، المرجع السابق، ص 145.

الإقليمي"، وهذا ما تناولته المادة 02/02 من اتفاقية 1982م، أي تخضع لسلطة التقديرية لدولة باستثناء الدول المنضمة لاتفاقية الطيران المدني.⁽¹⁾

وقد تضمنت اتفاقية شيكاغو في مجملها الحربيتين اللاتين كانتا في اتفاقية باريس 1919م، بما فيهما جواز تقييد المرور للأسباب العسكرية و دواعي المصلحة العمومية و خطر التحليق في مناطق معينة أما الطائرات الحربية فلها وضع خاص بها.⁽²⁾

الفرع الثاني

تنظيم المرور.

لقد لاحظنا سابقا أن حق المرور في الأصل كان عبارة عن قاعدة عرفية، وقد سعت الدول المنتصرة من الحرب العالمية الثانية، إلى إبرام معاهدات ثنائية تنص على السماح لسفنها بالمرور في هذه القنوات، مثلما حدث في قناة السويس وغيرها من القنوات، بل سعت تلك الدول إلى محاولة السيطرة على هذه المنافذ البحرية، بحجة أن الغرض من حفرها هو تسهيل الملاحة الدولية و أنها الطرق الوحيدة التي لا تأخذ وقت كبير في الانتقال من محيط إلى محيط، أو من بحر عام إلى بحر آخر و ممارسة التجارة الدولية ولكن هذه العملية في مجملها تحتاج إلى تنظيم المرور، و لإمطة اللثام عن موضوع تنظيم المرور سوف نتطرق إلى فيما إذا كان هناك معاهدة أو اتفاقية خاصة بالقناة (الفقرة الأولى)، و فيما كانت الملاحة في القناة خاضعة لاتفاق دولي (الفقرة الثانية).

⁽¹⁾ أنظر: مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص 515.

⁽²⁾ أنظر: المرجع نفسه، ص 522.

الفقرة الأولى

إذا لم يكن هناك معاهدة أو اتفاقية خاصة بالقناة.

في هذه الحالة تبقى الاتفاقية خاضعة لسيادة الدولة صاحبة الإقليم، والتي يحق لها أن تتصرف بالقناة بما تراه مناسباً ومصالحتها، فتسمح بالملاحة لمن تشاء و تفرض الرسوم التي تناسبها و لا يقصد بهذه الرسوم عب الارتفاق وإنما للدولة صاحبة السيادة المطلقة(اختصاصات متعلقة بالسيادة)،⁽¹⁾ وتمنح حق الأفضلية لمن تحب وتتخذ في زمن الحرب ما تراه مناسباً، إلى جانب ذلك تتخذ كامل التدابير العسكرية الدفاعية،⁽²⁾ وهو الحال بالنسبة لقناة كورنيث في اليونان⁽³⁾ التي تصل بين بحر إيجه و البحر الأيوني (افتتحت هذه القناة للملاحة البحرية عام 1893 م وطولها 6.2 كلم وهي تعد جزء من الإقليم اليوناني بحيث تتولى الحكومة اليونانية بمفردها تنظيم الملاحة فيها ولم توقع اليونان على أية معاهدة دولية بشأنها، بالإضافة أنها مقتصرة على السفن اليونانية أي أنها ذات أهمية داخلية).⁽⁴⁾

و ما دامت الدولة صاحبة السيادة على القناة، فهذا لا يتعارض مع حرية الملاحة من حيث تطبيق تشريعاتها الوطنية، وممارسة السلطات التنفيذية والقضائية لاختصاصاتها على السفن الأجنبية العابرة للقناة أو الراسية فيها، بنفس الأوضاع المطبقة على السفن الأجنبية الموجودة في موانئها وكذلك نظام الملاحة الخاص بالمياه الداخلية.⁽⁵⁾

⁽¹⁾ أنظر: مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص 193.

⁽²⁾ أنظر: المجنوب (محمد)، المرجع السابق، ص 337.

⁽³⁾ أنظر: السيد مصطفى (أحمد أبو الخير)، المرجع السابق، ص 346.

⁽⁴⁾ أنظر: الغنيمي (محمد طلعت)، المرجع السابق، ص 107.

⁽⁵⁾ أنظر: عامر (صلاح الدين)، المرجع السابق، ص 507.

الفقرة الثانية

إذا كانت الملاحة في القناة خاضعة لاتفاق دولي.

هنا تبقى السيادة على القناة للدولة صاحبة الإقليم، غير أنه يفرض على هذه الدولة التقيد ببعض الالتزامات الدولية والهدف منه ضمان حرية الملاحة، وهذا حال جميع القنوات البحرية التي أسهمت الدول الأجنبية في شقها، والتي تعود بالمنفعة على التجارة الدولية بأسرها، لذا فإن التدويل في هذه الحالة لا يعني حرمان الدولة صاحبة الإقليم من صلاحياتها وسيادتها، وإنما يهدف إلى وضع على عاتقها بعض الالتزامات من تسهيل مرور السفن الأجنبية خدمة للملاحة الدولية.⁽¹⁾

إن النظام القانوني للمرور في للقناة يحاول التوفيق بين مبدئين،⁽²⁾ أولهما ضمان حرية المرور لكون هذه القنوات تعتبر عماد الملاحة الدولية، بل و كانت في الأصل سبب لوجود هذه الممرات، وثانيهما يتعلق باحترام السيادة الإقليمية للدولة التي تمر عبرها القناة، لكون هذه الدولة تميل نحو تأمين الممر، بحيث هذه الأخير هي التي تسهر مباشرة على تنظيم وإدارة المرور عبر الممر.⁽³⁾

أما في حالة الحرب التي تكون الدولة صاحبة القناة طرفاً فيها، فيجوز إغلاق القناة في وجه السفن التابعة للعدو، و كأحسن مثال على ذلك قضية ويمبلدون، حيث أن ألمانيا أغلقت القناة في وجه الدول التي كانت في حرب معها.

⁽¹⁾أنظر: المجنوب (محمد)، المرجع السابق، ص 338.

⁽²⁾أنظر: مانع(جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص 129.

⁽³⁾أنظر: المرجع نفسه، ص 192.

وفي حالة عبور السفن الحربية التي تتمتع بحرية العبور في هذا النوع من القنوات يبقى على عاتقها التزام يقضي بأن لا تقوم بأي عمل يهدد أمن وسلامة الدولة و القناة أو مصالح الدولة الإقليمية، أن لا تقوم هذه الأخير بعرقلة الملاحة فيها. (1)

المطلب الثاني

أهم مصادر نظام المرور في القناة الدولية.

يعتبر قانون البحار قانون عرفيا بالدرجة الأولى، على أساس أن الأعراف ساهمت في إنشائه مع بداية القرن 19 هذا من جهة، و من جهة أخرى الاتفاقيات الدولية التي ساهمت بشكل كبير في تطوير القانون الدولي، وكذلك أحكام قرارات المحاكم الدولية ودورها في إنشاء القاعدة العرفية البحرية، و حسب ما درسناه في مصادر القانون الدولي العام و ما ذهب إليه فقهاء القانون الدولي في ترتيبهم لمصادر القانون الدولي، و الذين اعتمدوا المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدائمة، و بناء على هذا سنحاول إبراز أهم المصادر التي يستند عليها النظام القانوني للقنوات البحرية باعتبارها تخضع في حكمها لقواعد قانون البحار، فحاولنا التركيز على العرف و الاتفاقيات الدولية (الفرع الأول)، أحكام و قرارات المحاكم الدولية (الفرع الثاني).

(1) أنظر: بيطار (وليد)، المرجع السابق، ص 289.

الفرع الأول

العرف الدولي و الاتفاقية الدولية.

يتبين لنا من خلال الدراسة أن الشكل الذي اعتمده الدول في الأساس قبل الحرب العالمية الأولى لتنظيم المسائل المتعلقة بحرية الملاحة، هي الاتفاقية و هي وسيلة اعتمدها الدول الملاحية الكبرى حمايةً لمصالحها وقد امتد هذا ليشمل القنوات الدولية، و على الرغم من أن القناة تخترق إقليم دولة واحدة، فهناك قنوات بحرية تمثل أهمية دولية سواء من الناحية الاقتصادية أو الاستراتيجية، وهذا الأمر أدى إلى إبرام معاهدات دولية ضماناً لحرية الملاحة عبر هذه القنوات،⁽¹⁾ حيث يعتبر الأسلوب الاتفاقي في تسيير القنوات الدولية هو السائد في العالم سواء في تنظيم حرية الملاحة أو في تنظيم العلاقة بين دولة الإقليم و الدولة الغير⁽²⁾.

وكما رأينا في السابق تعمل الاتفاقيات الدولية الخاصة بكل قناة على إيجاد نوع من التوازن، بين حرية المرور ومبدأ السيادة فلذا نظرا للأهمية الخاصة بكل قناة و اختلاف الترتيبات الخاصة بكل قناة، يستبعد مسألة تعميم نظام قانوني موحد للقنوات الدولية،⁽³⁾ و هذا إضافة إلى أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982م لم تضع نظاماً قانونياً خاصاً بالقنوات الدولية، وإنما تركت ذلك لقواعد القانون الدولي، وما نراه عملياً أن وضعت لكل قناة

(1) أنظر: أبو العطا (رياض صالح)، المرجع السابق، ص 179.

(2) أنظر: مانع (جمال عبد الناصر)، المرجع السابق، ص 193.

(3) أنظر: المرجع نفسه، ص 192.

اتفاقية خاصة بها،⁽¹⁾ فاتفاقية القسطنطينية المبرمة في 29 أكتوبر 1888م جاءت لضمان الملاحة داخل قناة السويس، واتفاقية (هاي - بونو - فاريلا) 18 نوفمبر 1903 التي جاءت بغرض إنشاء قناة بنما، وأخيراً معاهدة فرساي المبرمة بين الدول الحلفاء مع حكومة ألمانيا في 28 جويلية 1919م متعلقة بإقرار الصلح بين ألمانيا والدول الحلفاء.⁽²⁾

وما نستخلصه أن المعاهدات جاءت في مواجهة الدول المستضعفة، كدولة بنما والدول التي خارت قواها كألمانيا والإمبراطورية العثمانية، كما أن الأحكام الواردة اتفاقية القسطنطينية عام 1888م اعتبرها عامة الفقهاء والباحثون بمثابة نموذج لجميع الاتفاقيات الأخرى الخاصة بالقنوات الدولية.⁽³⁾

الفرع الثاني

الأحكام والقرارات الصادرة على المحاكم الدولية.

مع أن قانون محكمة العدل الدولية يعتبر القرارات القضائية بمثابة مصادر مساعدة في تشكيل القاعدة القانونية، فإن أحكام محكمة العدل الدولية تعتبر هامة جدا وغالبا ما توصف هذه الأحكام على أنها تأكيد و تكريس لقاعدة عرفية دولية، وبالرغم من أن الدولة حرة في أن تفعل أو ترك شئ معين و لا تعتبر قرارات أو الأحكام ملزمة لها إلا في الحالة

(1) أنظر: الفتلاوي (سهيل حسين)، المرجع السابق، ص 145.

(2) أنظر: عتلم (حازم محمد)، المرجع السابق، ص - ص 186 - 187.

(3) أنظر: المرجع نفسه، ص 145.

التي تتعلق بالناحية العسكرية و تشمل الأخطار التي تهدد سفن الدول الاخرى التي تستفاد من العبور أو المرور البريئ و أبسط مثال على ذلك حكم ويمبلودن⁽¹⁾.

إن من الأحكام التي أتيح للمحكمة تفسيرها هي نصوص معاهدة فارسي في حكم "Wimbledon"⁽²⁾ الشهير الخاص بقضية السفينة البريطانية المؤجرة لشركة فرنسية منعها ألمانيا، من المرور في القناة بحجة أنها تحمل شحنة ذخيرة لبولونيا التي كانت في حالة حرب مع روسيا، فاستكرت بريطانيا وفرنسا هذا الإجراء ورفعت النزاع إلى محكمة العدل الدولية وقد بررت ألمانيا موقفها لكون القناة جزء من إقليمها، وكذلك حالة الحياد الملتزم بها إزاء الحروب الروسية - البولونية، وقد ادعت أنها إذا سمحت لهذه السفن بالمرور تعتبر في حالة خرق لمبدأ الحياد. ⁽³⁾

فرفضت المحكمة ادعاء ألمانيا، بخصوص منع المرور في القناة على أساس نصوص معاهدة فرساي، حيث فسرت المحكمة بأن هذه النصوص لا تبيح لألمانيا منع مرور السفن الأجنبية في القناة إلا في حالتين:⁽⁴⁾

1- إن السفينة تابعة لدولة في حالة حرب مع ألمانيا.

2- المنع يكون لضرورة أمنية، جمركية و صحية.

⁽¹⁾أنظر:

PELLET(A) , Judicial Settlement of International Disputes ,The Max Planck Encyclopedia of Public International Law ,Volume VI, University Press ,Landen,2011 .P582

⁽²⁾أنظر: حكم ويمبلودن في 17 أوت 1923.

⁽³⁾ أنظر: المجذوب(محمد)، المرجع السابق، ص 348.

⁽⁴⁾المرجع نفسه ، ص - ص 348 - 349.

ووقائع هذه القضية تتمثل في أن ألمانيا قد أصدرت قانون داخلي سنة 1920م، يجعل ألمانيا في حالة حياد دائم حتى اتجاه الحرب التي اندلعت بين روسيا وبولندا، وأن لا تسمح بمرور السفن والشحنات المحمولة بالعتاد عبر أراضيها، و في 21 ماس 1921م، جاءت سفينة ويمبلدون وهي سفينة مملوكة لبريطانيا ومستأجرة بواسطة شركة فرنسية لنقل الأسلحة والذخائر، في طريقها إلى بولندا عبر قناة كييل الألمانية، فرفضت السلطات الألمانية السماح لها بالمرور واحتجزتها لمدة 6 أشهر، وبعد ذلك سمحت لها بالعودة و المرور عبر المضائق الدنماركية إلى بولندا، وقد لحقت هذه السفينة خسائر فادحة جراء الاحتجاز الألماني و طول الرحلة وهذا بسبب أنها لم تستفيد من تدويل قناة كييل، بموجب نص المادة 380 من معاهدة فرساي المبرمة سنة 1919م، والتي نصت على أن : قناة كييل والممرات المؤدية إليها تعد حرة دائماً ومفتوحة أمام السفن التجارية والسفن الحربية، وعلى قدم المساواة لجميع الدول والتي هي في سلام مع ألمانيا.⁽¹⁾

وعلى إثر ذلك تقدمت فرنسا و بريطانيا، و تضامنت معهما إيطاليا و اليابان بطلب إلى محكمة العدل الدولية الدائمة، و اتهمت فيه ألمانيا بأن احتجازها لسفينة ومنعها من المرور يعد مخالفاً لمبدأ الملاحة الحرة في القناة، وفق المادة 380 من اتفاقية فرساي وعلى ألمانيا أن تدفع تعويض مناسب، وألا تعود لمثل هذا الفعل مستقبلاً بأن تلجأ إلى قوانينها الداخلية لتتحلل من التزاماتها الدولية، وبالفعل أيدت المحكمة هذا الرأي مقررة أن الدولة لا يمكنها الحد من نطاق التزاماتها الدولية استناداً إلى تشريعاتها، وحكمت

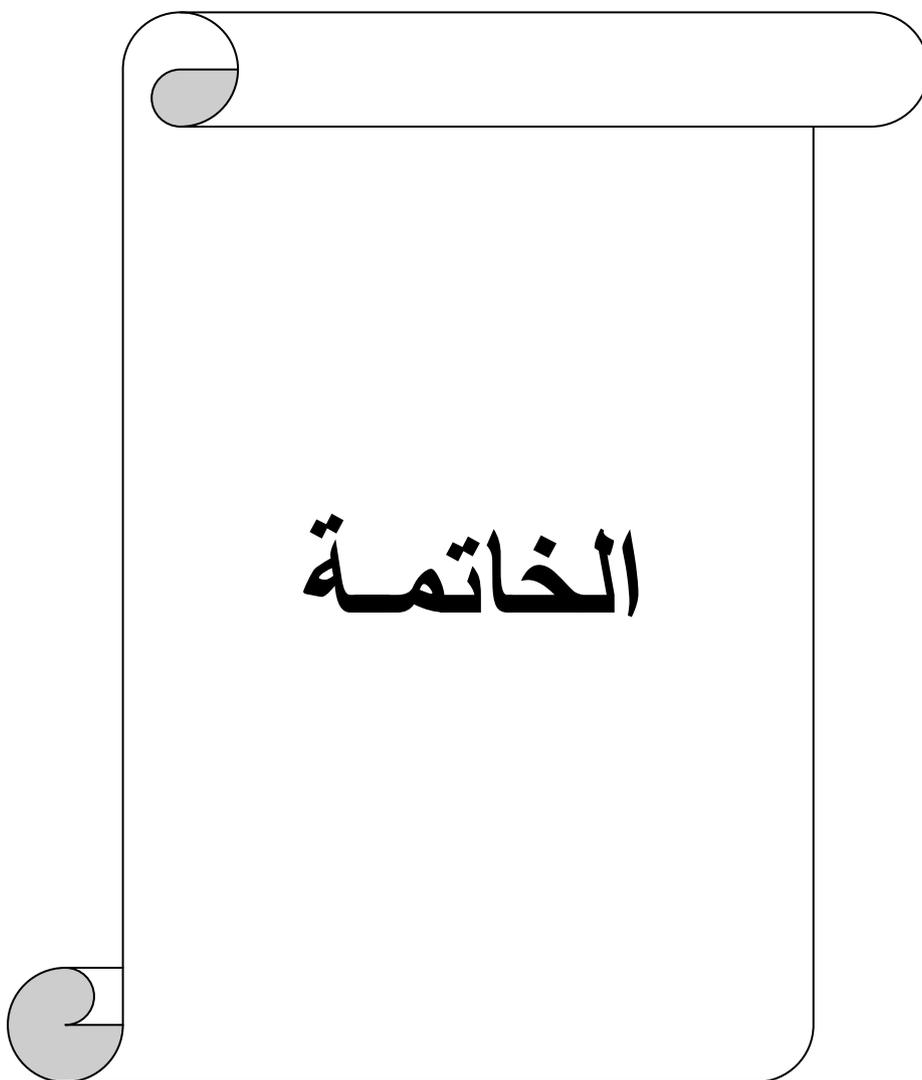
⁽¹⁾أنظر: شروان (حسينة)، موقف القضاء الدولي من التعارض بين الاتفاقيات والقانون الداخلي، مجلة المفكر، العدد الثالث، جامعة محمد خيضر - بسكرة، 2007، ص- ص 187-188.

على ألمانيا بالتعويض لشركة، وعلى الرغم من أن محكمة العدل الدائمة لم تفسر نص 380 على أنه حق - ارتفاق - لكن القاضي الألماني فعل ذلك. (1)

لذا تكمن أهمية الاجتهاد الصادر عن محكمة العدل الدولية الدائمة، في عملية التقارب التي أقرها بين القواعد المطبقة على القنوات الدولية خصوصاً على قناة السويس و قناة بنما، فهنا المحكمة أقرت ولو بصورة ضمنية بوجود نظام دولي يتضمن قانوناً عاماً، للقنوات الدولية مبنياً على حرية المرور فيها و استخدامها. (2)

(1) أنظر: شروان (حسينة)، المرجع السابق، ص 188.

(2) أنظر: المجذوب (محمد)، المرجع السابق، ص 349.



الخاتمة:

في ختام بحثنا يجدر بنا أن نشير إلى أن موضوع حق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية أخذ مكانة مهمة في قواعد القانون الدولي، وذلك راجع إلى أن هذه الممرات تعتبر عصب التجارة الدولية، بل تعدت أكثر من ذلك، حيث أصبحت الدول الملاحية الكبرى تنادي بحق مرور كل أنواع السفن سواء تجارية أو حربية، وهذا ما انتهى إليه المؤتمر الثالث للأمم المتحدة الذي توج بعقد اتفاقية الأمم المتحدة للقانون البحار في 10 ديسمبر 1982، التي كانت أول اتفاقية نصت على النظام المرور العابر الذي يختلف عن نظامي المرور البريء والمرور الحر، و وضعت له قواعد خاصة محدداً من خلاله وجبات كل من السفن والطائرات المارة مرور عابر، و حقوق واجبات الدول المشاطئة، وكذلك الغواصات الممارسة له، كما حددت نطاق تطبيق هذا النظام الذي يسري فقط على المضائق ذات الطابع الدولي والتي تحدد على أساس المعايير التالية: المعيار الوظيفي وجغرافي وقانوني .

بالعودة إلى أحكام اتفاقية 1982 نجد أن المرور العابر هو نظام مستقل و متميز عن المرور البريء ،و ذلك لكونه يتطلب المرور المتواصل والسريع دون التوقف و الرسو ،وهو يسري على جميع السفن والطائرات دون التمييز بين الدول ، وعند التدقيق في مفهوم هذا النوع من المرور، نجده يشكل خطراً على أمن الدولة المشاطئة للمضيق ، سوى من الناحية الأمنية أو الناحية البيئية.

فمن الناحية الأمنية لقد أضفت اتفاقية 1982 بعض الاهتمام ، إلا أنه يشوبها بعض النقائص ، ولعل أهمها أنها لا توفر الحماية اللازمة لضمان أمن و سلامة الدول المشاطئة للمضيق ، على أساس أنها تسمح بالمرور لجميع السفن دون تمييز بين السفن التجارية و السفن الحربية ، كما أن مرور الغواصات وهي غائصة دون إلزامها في ذلك بأن تمر طافية في المرور العابر هذا يشكل أكبر خطر، بحيث تستطيع أن تكون هذه الغواصة حربية أو تجسسية و هو الحال بالنسبة للطائرة التي أعطتها الحق بالتحليق فوق المضيق دون قيد أو شرط.

وقد أثبت التاريخ في العديد من الصراعات و الحروب استعمال المضائق كحلقة وصل في هذه الحروب، و كانت تتضرر بفعل ذلك، و أحسن مثال مضيق تيران و خليج العقبة.

إضافة إلى أن هذه الاتفاقية جعلت السفن و الطائرات و الغواصات الحكومية تتمتع بالحصانة السيادية (أي جعل دولة العلم هي المختصة جزائيين) ، وهو ما يجعل الدول المشاطئة غير مختصة في حالة ارتكاب السفن والطائرات والغواصات المخالفة للقواعد والأنظمة المعمول بها ، فالدولة المشاطئة لا يجوز لها إتباع نفس الإجراءات في مواجهة السفن الخاصة .

أما من الناحية البيئية فإن عدم التفريق بين السفن الحاملة لمواد خطرة أو مشعة أو سفن نووية أو ناقلات النفط العملاقة و إعطائها جميع الحق في ممارسة المرور العابر قد يتسبب في إلحاق أضرار بليغة بالبيئة البحرية.

وأمام هذا الوضع كان لبد من وضع قواعد خاصة بالاتفاقية ثم على أساسها نستطيع إقامة مسؤولية دولية على دولة العلم في حالة خرق الأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية أو بإقليم الدولة المشاطئة للمضيق جراء استعمالها حق المرور ، كما أن الاتفاقية فرضت بعض القيود على الدولة المشاطئة للمضيق، و المتمثلة في واجب مراعات مصلحة الملاحة الدولية أي (عدم تعريض سلامة الملاحة الدولية و السفن الممارسة لها لأي خطر و أن الدولة لا يجوز لها سوى فرض العقوبات المالية).

ومن خلال ما سبق نستنتج أن المرور جاء لمصلحة الدول الملاحية الكبرى على حساب الدول المشاطئة للمضيق، لأنه يخدم مصالح اقتصادية و سياسية و أمنية لدول الملاحية ، وكونه يتمتع بأولوية التطبيق عند التعارض مع سيادة الدولة المشاطئة، ولا يمكن لدول إيقافه و إعاقته مهما لحقها من ضرر في أي حال من الأحوال.

حيث إن أحكام المرور العابر تحتاج إلى مراجعة، وكذلك الاتفاقية 1982 تحتاج إلى تعديل يواكب التطورات الحاصلة في مجال الملاحة البحرية، ومن النقاط التي يمكن إعادة النظر فيها ما يلي:

- 1 - إخضاع السفن الحربية وكذلك السفن الحاملة للمواد المشعة و النفطية أو مواد أخرى خطيرة لشروط الإذن المسبق من طرف الدولة المشاطئة حماية للأمن والسلام فيها.
- 2 - إلزام الغوصة المدنية و الحربية بأن تمر طافية فوق الماء أو الحصول على إذن مسبق بالمرور غاصة مع إلزامها بإعطاء إشارة تحدد زمن مرورها في المياه.

3 - إلزام الطائرات في الحصول على إذن مسبق بالتحليق و إلزامها بأن تسلك ممرات جوية خاصة تحددها الدولة المشاطئة للمضيق.

4 - عدم الاكتفاء بالعقوبة المادية و النص على العقوبات أكثر ردة كمصادرة السفن و مسائلة طاقمها في حالة ما إذا كانت المخالفة عمدية.

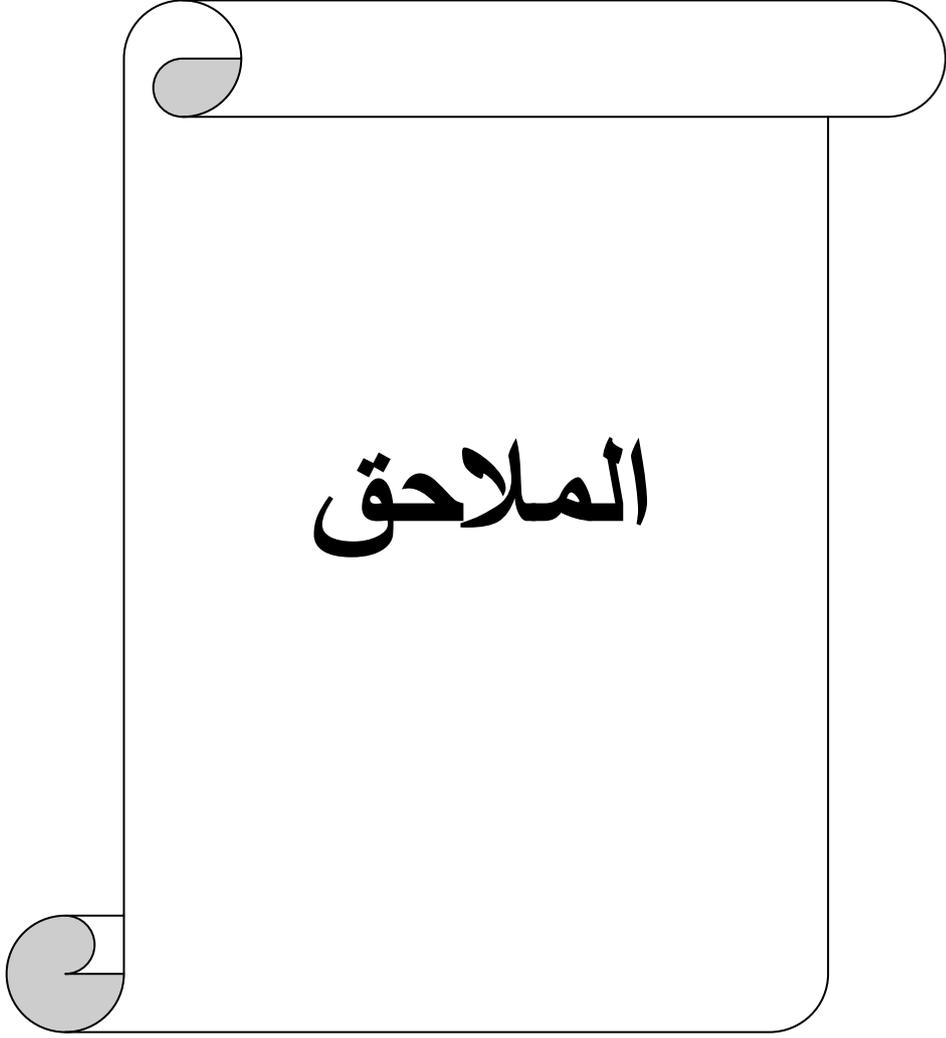
5 - إعطاء الدول المشاطئة قدر أكبر من الحرية في حالة خرق السفن أو الغواصات أو الطائرات نظام المرور عبر المضيق خاصة في المرور العابر في مجال إدارة الدعاوي ، كرفع القيد المتعلق بإلزام الدول المشاطئة بوقف الدعوى التي أقمتها إذا ما رفعت دولة العلم دعوى مماثلة خلال ستة أشهر من تاريخ رفع الدعوى الأولى، لأن المتضرر الوحيد هنا هو الدول المشاطئة للمضيق من جراء ذلك الخرق.

أما القنوات الدولية لم تتضمنها الاتفاقية جنيف الأربعة لعام 1958، وهو الحال بالنسبة لاتفاقية 1982، وكما رأينا من خلال بحثنا أن جل ما يحاوله القانون الدولي للبحار، هو التوفيق بين أمرين، الأول يتعلق بضمان حرية المرور التي هي عماد الملاحة الدولية و التي كانت أصل سبب في وجود القنوات، والثاني يتعلق بسيادة الدولة التي تمر عبرها القناة، وبما أن كل قناة لها نوع من الخصوصية وهذا يجعل من الصعب تعميم نظام موحد تعنى به كل القنوات.

لذا إننا ننادي بضرورة إبرام اتفاقية دولية جديدة وعامة بخصوص هذا الشأن، لتتدارك النقص الموجود في اتفاقية 1982 مثلما حدث في النظام القانوني للمضايق، أو تعديلها وفق المعطيات الدولية الراهنة، وذلك بإدخال قواعد جديد وعامة تتعلق بوضع نظام قانوني خاص

ينظم القنوات الملاحية الدولية مع مراعات أمن وسلامة الدول التي تمر عبرها القناة، سواء من حيث قواعد الخاصة بالمرور السفن التجارية و الحربية و كذلك الغواصات التي ينبغي في جميع الأحوال الحصول على إذن مسبق من دولة القناة أو السفن الحكومية أو السفن التي تمتلك الحصانة بصفة عامة يتوجب عليها احترام النظم والقواعد المطبقة على المرور في القناة.

و عليه، فإن من الناحية البيئية يجب أن تضع قواعد صارمة تطبقها دولة صاحبة القناة على جميع السفن بما فيها ناقلات البترول و المواد الخطرة و السفن الحربية و الغواصات، وعلى هذه السفن أن تحترم نظم الدولة وأن تتبع القوانين الخاصة بتنظيم المرور داخل القناة.



معاهدة الآستانة(1).

29 تشرين الأول/أكتوبر سنة 1888م

إن جلالة ملك بريطانيا العظمى، وإيرلندا، وإمبراطور الهند وجلالة إمبراطور ألبانيا، وملك بروسيا، وجلالة إمبراطور النمسا، وملك بوهيميا... إلخ. وملك هنغاريا، وجلالة ملك إسبانيا.

وباسم الملكة الوصية على المملكة، ورئيس جمهورية فرنسا، وجلالة ملك إيطاليا، وجلالة ملك هولندا، ودوق لكسمبورج، وجلالة إمبراطور الدول الروسية وجلالة إمبراطور الدولة العثمانية.

رغبة منهم في إبرام اتفاق فيما بينهم خاص بوضع نظام نهائي لضمان حرية جميع الدول في استعمال قناة السويس في كل وقت وفي تكميل نظام المرور في القناة المذكورة المقررة بمقتضى فرمان الصادر من الباب العالي بتاريخ 18 مارس 1886 والمؤيد للشروط التي منحها سمو الخديوي - قد عينوا ممثلين لهم المذكورين بعد... الذين اتفقوا بعد تقديم أوراق الاعتماد على المواد الآتية:

مادة (1)

تظل قناة السويس البحرية بصفة دائمة حرة ومفتوحة في زمن السلم كما في زمن الحرب لجميع السفن التجارية والحربية بدون تمييز بين جنسياتها.

وبناءً على ذلك فقد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على عدم إلحاق أي مساس بحرية استعمال القناة سواء في زمن السلم أو في الحرب، ولن تكون القناة خاضعة مطلقاً لاستعمال حق الحصار الحربي.

(2) المصدر: "ملف وثائق فلسطين: مجموعة وثائق وأوراق خاصة بالقضية الفلسطينية"، الجزء الأول من عام 1763 إلى عام 1949، (القاهرة: وزارة الإرشاد القومي، الهيئة العامة للاستعلامات، 1969)، ص63-66.

مادة (2)

تقرر الدول العظمى المتعاقدة، نظرا لما تعلمه من لزوم قناة المياه العذبة وضرورتها للقناة البحرية أنها أحيطت علما بتعهدات سمو الخديوي قبل شركة قناة السويس العالمية فيما يختص بقناة المياه العذبة، وهي التعهدات المنصوص عليها في الاتفاق المبرم بتاريخ 18 مارس سنة 1863 والمشمول على ديباجة وأربع مواد وتتعهد الدول العظمى بعدم المساس بسلامة القناة و مشتقاتها و عدم إتيان أية محاولة لسدها.

مادة (3)

تتعهد الدول العظمى المتعاقدة أيضا بعدم المساس بالمهمات والمنشآت والمباني والأعمال الخاصة بالقناة البحرية وقناة المياه العذبة

مادة (4)

بما أن القناة البحرية تظل في زمن الحرب طريقا حرا ولو كان ذلك لمرور السفن الحربية التابعة للدول المتحاربة عملا بالمادة الأولى من هذه المعاهدة قد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على عدم جواز استعمال أي حق من حقوق الحرب أو إتيان أي فعل عدائي أو أي عمل من شأنه تعطيل حرية الملاحة في القناة أو في الموانئ الموصلة إليها أو في دائرة نصف قطرها ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانئ حتى ولو كانت الدولة العثمانية إحدى الدول المتحاربة ويمتنع على البوارج الحربية للدول المتحاربة أن تباشر، داخل القناة أو في الموانئ المؤدية إليها عمليات التموين أو التخزين إلا بالقدر الضروري جدا، ويتم مرور السفن المذكورة في القناة في أقصر زمن ممكن وفقا للأنظمة المعمول بها، ولا يجوز لها الوقوف إلا لضرورة قضت بها مصلحة العمل .. ولا يجوز أن تزيد مدة بقائها في بورسعيد أو في خليج السويس على 24 ساعة إلا في حالة التوقف الجبري، وفي هذه الحالة يجب عليها

الرحيل في أقرب فرصة ممكنة... ويجب أن تمضي 24 ساعة بين خروج سفينة متحاربة من إحدى مواني الدخول وبين قيام سفينة أخرى تمضي 24 ساعة بين خروج سفينة متحاربة من إحدى مواني الدخول وبين قيام سفينة أخرى تابعة للدول معادية.

مادة (5)

لا يجوز لدول الأعداء في زمن الحرب أن تأخذ أو تنزل في القناة أو الموانئ المؤدية إليها جيوشا أو معدات وأدوات حربية غير أنه في حالة حدوث مانع طارئ في القناة يجوز الإذن بركوب أو نزول الجيوش في مواني الدخول على دفعات بحيث لا تتعدى الدفعة الواحدة ألف رجل مع المهمات الحربية الخاصة بهم.

مادة (6)

تخضع الغنائم في جميع الأحوال للنظام نفسه الموضوع للسفن الحربية التابعة للدول المتحاربة.

مادة (7)

لا يجوز للدول أن تبقى سفنا حربية في مياه القناة بما في ذلك ترعة التمساح والبحيرات المرة، ولكن يجوز للسفن الحربية أن تقف في الموانئ المؤدية إلى بورسعيد والسويس بشرط ألا يتجاوز عددها اثنين لكل دولة ويمتنع على الدول المتحاربة استعمال هذا الحق.

مادة (8)

تتعهد الدول الموقعة على هذه المعاهدة إلى مندوبيها بمصر السهر على تنفيذها وفي حالة

حدث أمر من شأنه تهديد سلامة القناة أو حرية المرور فيها يجتمع المندوبون المذكورون بناءً على طلب ثلاثة منهم برياسة عميدهم لإجراء المعاينة اللازمة، وعليهم إبلاغ حكومة الحضرة الخديوية بالخطر الذي يرونه لتتخذ الإجراءات الكفيلة بضمان حماية القناة وحرية استعماله وعلى كل حال يجتمع المندوبون مرة في السنة للثبوت من تنفيذ المعاهدة تنفيذاً حسناً، وتعد هذه الاجتماعات الأخيرة برياسة قومسير خاص تعيينه حكومة السلطنة العثمانية لهذا الغرض، ويجوز أيضاً القومسير الحضرة الخديوية حضور الاجتماع كذلك، وتكون له الرياسة في حالة غياب القومسير العثماني ويحق للمندوبين المذكورين المطالبة بنوع خاص بإزالة كل عمل أو فض كل اجتماع على ضفتي القناة من شأنه أن يمس حرية الملاحة وضمان سلامتها التامة.

مادة (9)

تتخذ الحكومة المصرية في حدود سلطتها المستمدة من فرمانات والشروط المقررة في المعاهدة الحالية التدابير الضرورية لضمان تنفيذ هذه المعاهدة. وفي حالة عدم توافر الوسائل الكافية لدى الحكومة المصرية يجب عليها أن تستعين بالدولة العثمانية التي يكون عليها اتخاذ التدابير اللازمة لإجابة هذا النداء، وإبلاغ ذلك إلى الدول الموقعة على تصريح لندن المؤرخ في 12 مارس 1885 وعند اللزوم تتشاور معها في هذا الصدد ولا تتعارض أحكام المواد 4 و 5 و 7 و 8 مع التدابير التي ستتخذ عملاً بهذه المادة....

مادة (10)

كذلك لا تتعارض أحكام المواد 4 و 5 و 7 و 8 مع التدابير التي قد يرى عظمة السلطان وسمو الخديوي اتخاذها باسم صاحب الجلالة الإمبراطورية ليضعا بواسطة قواتهما وفي حدود فرمانات الممنوحة، الدفاع عن مصر وصيانة الأمن العام.

وإذا رأى صاحب العظمة الإمبراطورية السلطان أو سمو الخديوي ضرورة استعمال الحقوق الاستثنائية المبينة بهذه المادة يجب على حكومة الإمبراطورية العثمانية أن تخطر بذلك الدول الموقعة على تصريح لندن.

ومن المتفق عليه أيضا أن أحكام المواد الأربع المذكورة لا تتعارض إطلاقا مع التدابير التي ترى حكومة الإمبراطورية العثمانية ضرورة اتخاذها لكي تضمن بواسطة قواتها الخاصة الدفاع عن ممتلكاتها الواقعة على الجانب الشرقي من البحر.

مادة (11)

لا يجوز أن تتعارض التدابير التي تتخذ في الحالات المنصوص عنها في المادتين 1،10 من هذه المعاهدة مع حرية استعمال القناة.

وفي الحالات المذكورة يظل إنشاء الاستحكامات الدائمة المقامة خلافا لنص المادة الثامنة محظورا.

مادة (12)

إن الدول المتعاقدة - تطبقا لمبدأ المساواة الخاص بحرية استعمال القناة ذلك المبدأ الذي يعتبر إحدى دعائم المعاهدة الحالية - وقد اتفقت على أنه لا يجوز لأحدهما الحصول على مزايا إقليمية أو تجارية أو امتيازات في الاتفاقات الدولية التي تبرم مستقبلا فيما يتعلق بالقناة.

ويحتفظ في جميع الأحوال بحقوق تركيا كدولة ذات سيادة إقليمية.

مادة (13)

فيما عدا الالتزامات المنصوص عنها في هذه المعاهدة لا تمس حقوق السيادة التي لصاحب العظمة السلطان وحقوق صاحب السمو الخديوي وامتيازاته المستمدة من الفرمانات.

مادة (14)

قد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة بأن التعهدات المبينة في هذه المعاهدة غير محددة بمدة الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس العالمية.

مادة (15)

لا يجوز أن تتعارض نصوص هذه المعاهدة مع التدابير الصحية المعمول بها في مصر.

مادة (16)

تتعهد الدول العظمى المتعاقدة بإبلاغ هذه المعاهدة إلى علم الدول التي لم توقع عليها مع دعوتها إلى الانضمام إليها.

مادة (17)

يصدق على هذه المعاهدة ويتم تبادل التصديقات في الآستانة خلال شهر أو قبل ذلك إن أمكن. وإثباتا لما تقدم قد وقع عليها المندوبون المفوضون وختموها بخاتم شاراتهم.

مؤسسة الدراسات الفلسطينية، جميع حقوق النشر وإعادة التوزيع محفوظة لمؤسسة الدراسات الفلسطينية، ولا يمكن نشرها أو توزيعها إلكترونياً إلا بإذن من إدارة المؤسسة وذلك عبر الكتابة إلى العنوان البريدي التالي:

ipsbrt@palestine-studies.org

يمكن تحميل هذه الوثيقة أو طبعها للاستخدام الفردي وعند الاستخدام يرجى ذكر المصدر:

http://www.palestine-studies.org/ar_index.aspx

موجز الأحكام والفتاوى الصادرة عن محكمة العدل الدولي الدائمة

السفينة البخارية "ويمبلدون"

حكم مؤرخ 17 آب/أغسطس 1923

(السلسلة ألف، الرقم 1)

التقرير السنوي الأول لمحكمة العدل الولية الدائمة (1 كانون الثاني / يناير
1922-15 حزيران / يونيه 1925)، السلسلة هاء ، الرقم 1، الصفحات 163-

168

(مقبولة الدعوى - نظام قناة كييل؛ الطرق المائية الداخلية و القنوات البحرية؛
وقت السلم والحرب؛ الأطراف المتحاربة و المحايدة - التفسير الضيق - الحياد
و السيادة- حق التدخل بموجب المادة 63 من النظام الأساسي للمحكمة يتوقف
على المسائل الوقائية فقط).

خلفية القضية:

كانت سفينة بخارية إنجليزية تدعى " وويمبلدون "، مؤجرة لفترة محددة للشركة
الفرنسية **Les Affréteurs réunis** (المستأجرون المتحدون)، قد حملت في
سالونيك، في آذار / مارس 1921، بشحنة من الذخائر و معدات المدفعية
المرسلة إلى القاعدة البحرية البولندية في دانزيغ، وعندما وصلت السفينة في رحلتها
إلى مدخل قناة كييل، لم يسمح لها مدير المرور ، مستندا في ذلك إلى الأوامر
المتعلقة بالحياد الألماني الصادرة بشأن الحرب الروسية - البولندية و إلى ما تلقاه
من تعليمات.

وطلب السفير الفرنسي في برلين من الحكومة الألمانية سحب هذا الحظر
و السماح للسفينة البخارية "ويمبلدون" بالمرور عبر القناة ، وفق للمادة 380 من

معاهدة فرساي .و ردا على طلبه، أبلغ أن الحكومة الألمانية لا يمكنها أن تسمح لسفينة محملة بذخائر و معدات مدفعية مرسله إلى البعثة العسكرية البولندية في دانزيغ بالمرور عبر القناة، لأن الأمرين متعلقين بالحياد الألماني المؤرخين 25 و 30 تموز/ أبريل، يحضران ان عبور شحنات من هذا النوع متجهة إلى بولندا أو روسيا، ولأن المادة 380 من معاهدة فرساي لا تحول دون تطبيق هذين الأمرين على قناة كييل.

ودون الانتظار أكثر، أبرقت شركة Les Affréteurs réunis إلى القبطان "ويمبلدون" أمرة إياه أن يواصل رحلته عبر المضائق الدنماركية، و انطلقت السفينة في 1 نيسان/أبريل، و مرورا بسكاغن، وصلت إلى دانزيغ، وهو الميناء الذي تقصده ، في 6 نيسان/ أبريل، وهكذا فقد احتجزت لمدة أحد عشرة يوما، يضاف إليها يومان بسبب انحراف مسار الرحلة.

عريضة إقامة الدعوى:

في نفس الوقت، نشأت عن هذا الحادث مفاوضات بين مؤتمر السفراء و حكومة برلين، ولكن هذه المفاوضات، التي بدا واضحا خلال التناقض بين وجهات نظر الطرفين واحتجت فيها ألمانيا، ردا على احتجاج الدول المتحالفة، بحقوقها وواجباتها باعتبارها طرفا محايد في الحرب بين روسيا و بولندا، لم تسفر عن أية نتيجة، و إذ ذاك، قررت الحكومة البريطانية و الفرنسية و الايطالية و اليابانية- متبعة بذلك مسارا اقترحته الحكومة الألمانية نفسها- أن ترفع الأمر الذي أدى إلى إجراء هذه المفاوضات أمام الهيئة القضائية التي أنشأتها عصبة الأمم للتعامل، في جملة أمور، مع أي انتهاك للمواد 380 إلى 386 من معاهدة فرساي أو أي خلاف بشأن تفسيرها، أي إلى محكمة العدل الدولية الدائمة.

ووفقاً لعريضة هذه الدول المؤرخة 16 كانون الثاني / يناير 1923، فإن السلطات الألمانية مخطئة في عدم السماح للسفينة البخارية " ويمبلدون " بحرية دخول قناة كييل، و الحكومة الألمانية ملزمة بتعويضها عن الضرر الذي لحق بالسفينة المذكورة نتيجة لهذا الإجراء، وذلك على النحو التالي: 174084 فرنكا و 86 سنتيماً، مع فائدة بنسبة 6 في المائة سنوياً اعتباراً من 20 آذار/ مارس 1921، و في حالة عدم الدفع خلال الفترة المحددة، طوب ب فوائد غير موقوتة.

طلب الإذن بالتدخل

أرسل الطلب إلى الحكومة الألمانية ودول الأعضاء في عصبة الأمم والدول الموقعة على معاهدة فرساي، التي تتضمن الدعوى تفسيرها¹. وقدمت الحكومة الاربعة صاحبة الدعوى، خلال المدة التي حددتها المحكمة، دعوى، ورداً، أجب عنهما الطرف المدعى عليه بدعوى مضادة و مذكرة تعقيبية. وعلاوة على ذلك، قامت الحكومة البولندية، مستندة في مطالبها في نهاية إلى المادة 63 من النظام الأساسي، الذي نص على أنه كلما أثيرة مسألة تتعلق بتفسير اتفاقية تضم بين أطرفها دول غير تلك المعنية بالقضية، فإن لهذه الدول الحق في التدخل في الإجراءات القضائية، بتقديم طلب للإذن لها بالتدخل.

و أدرجت قضية " ويمبلدون " في القضايا المعروضة على الجلسة (العادية) الثالثة للمحكمة، التي افتحت في 15 أيلول/ سبتمبر 1923. والقضاء الذين حضروا هذه الجلسة هم كالتالي:

¹ المادة 63 من النظام الأساسي

السيدان
لودر، رئيساً
ويس، نائباً للرئيس
اللورد
السادة
نيوهولم،
مور،
دي بوستامانتي،
ألتاميرا،
أودا،
أنزيلوتي،
هوبير،
وانغ.

و من أعضاء هيئة المحكمة البروفيسور شوكينغ، الذي عينته ألمانيا لهذا الغرض بصفقتها طرفاً في الدعوى، مستخدمة حقها في اختيار قاض يحمل جنسيتها.¹

حكم تمهيدي بشأن طلب الإذن بالتدخل

كان على المحكمة أولاً قبل كل شيء أن تنظر في الطلب الذي قدمته بولندا للإذن لها بالتدخل. وفي 28 حزيران/يونيو 1923، وبعد الاستماع لملاحظات واستنتاجات المدعي و المدعى عليه و المتدخل، وبعد تأكيد أن الدعوى تتضمن

¹ المادة 31 من النظام الأساسي.

في الواقع تفسير بنود معينة من معاهدة فرساي و أن بولندا إحدى الدول الأطراف في تلك المعاهدة، قبلت المحكمة الطلب. وبالانتقال بعد ذلك إلى الدعوى نفسها، استمعت المحكمة إلى بيانات و كلاء الحكومات المعنية، و أصدرت حكمها في 17 آب / أغسطس 1923.

*

*

*

حكم المحكمة (تحليل)

تذكر المحكمة في بداية الحكم أنها تقبل الدعوى رغم أنه لا يمكن لجميع المدعين تقديم ما يثبت المساس بمصالحهم المالية؛ لأنه من الواضح أن لهم مصلحة في تنفيذ أحكام معاهدة فرساي المتعلقة بقناة كييل.

و بالانتقال بعد ذلك إلى حيثيات القضية، تخلص المحكمة، بعد تحليل هذه الأحكام، إلى أحكام المادة 380 ليس فيها أي مجال للشك. فإن القناة لم تعد طريقاً ملاحياً دخلياً خاصاً بألمانيا يترك استخدامه للسلطات التقديرية في حالة مرور سفن لدولة أخرى غير مشاطئة لها. و تنطبق هذه القاعدة أيضاً في حالة حياد ألمانيا. ذلك أن التحفظ الوارد في المادة 380، ومفاده أنه يتعين على السفينة، من أجل الاستفادة من حقوق دخول القناة، أن ترفع علم دولة في حالة سلم مع ألمانيا، يبين أن واضعي المعاهدة قد تحسبوا لاحتمال أن تكون ألمانيا طرفاً متحارباً. و إذا كان الأمر يستلزم أن تعدل أيضاً شروط دخول القناة في حالة وجود نزاع بين ما زالتنا في حالة سلم مع ألمانيا، فإن المعاهدة كانت ستشير إلى ذلك.

لكنها لم تنص على ذلك، و لاشك أن هذا الإغفال متعمد. وعليه، فإن القاعدة العامة القاضية بحرية المرور تنطبق أيضاً في حالة حياد ألمانيا. طما أن تكريس قسم خاص من المعاهدة لقناة كييل، وكون بنود معينة تتعلق بالطرق الملاحية

الداخلية في ألمانيا قد كررت في هذا القسم، يظهر أن الأحكام المتعلقة بهذه القناة قائمة بذاتها، و أن المبادئ المستمدة من مواد أخرى من المعاهدة، والمتعلقة على سبيل المثال بالشروط التي تحكم الطرق المائية الداخلية في حالة حياد الدولة المشاطئة، ليس المقصود أن تُطبَّق على القناة.

ولاشك أن البند قيد النظر يضع قيودا هاما على ممارسة ألمانيا لحقوقها السيادة على القناة، و لا سيما فيما يتعلق بحقوق دولة محايدة وقت الحرب. وتقر المحكمة بأن ذلك يشكل سببا كافيا لتفسير هذا البند على نطاق ضيق، في حالة الشك. و لكن لا يمكن المضي بهذا التفسير الضيق إلى حد يتعارض مع العبارة الصريحة للمادة.

و علاوة على ذلك، لا يمكن اعتبار التخلي عن الحقوق المذكورة أمرا غير مقبول لأسباب تتصل بسيادة ألمانيا؛ ذلك أن المحكمة لا ترى في إبرام أي معاهدة تتعهد بموجبها دولة ما بالقيام أو عدم القيام بعمل معين تخليا عن سيادتها؛ بل على العكس من ذلك، فحق الدخول في ارتباطات دولية هي سمة مرتبطة بسيادة الدول. كما ترى المحكمة في المقارنة بين النظام الجديد لقناة كييل و الأنظمة المطابقة على الطرق المائية الاصطناعية التي تربط بحرين مفتوحين و تشبه المضائق الطبيعية، دليلا على أنه حتى مرور السفن الحربية لأطراف متحاربة لا يعرض للخطر حياد الدولة ذات السيادة التي تقع قناة كييل ضمن ولايتها القضائية. وعلاوة على ذلك، فإن رئيس الوفد الألماني اعترف بذلك صراحة عندما ذكر في مذكرة موجهة إلى الرئيس السفراء أن الحكومة الألمانية ادعت تطبيق أمري الحياد على السفن التجارية دون السفن الحربية؛ و الأخرى أن مرور سفن محايدة تحمل سلعا حربية مهربة لا يمكن أن يشكل إخلالا من جانب ألمانيا بواجباتها باعتبارها طرفا محايدا.

وترى المحكمة أن ألمانيا تتمتع بكامل الحرية في تنظيم حيادها إزاء الحرب الروسية - البولندية، و لكن بشرط احترام التزاماتها التعاقدية وعدم المساس بها، وهي التزامات تتمثل في هذه الحالة في تلك التي دخلت فيها ألمانيا في فرساي في 28 حزيران/يونيه 1919. و تتضمن هذه الالتزامات الواجب الثابت الذي يقتضي السماح بمرور سفينة "ويمبلدن" عبر قناة كييل، وواجباتها باعتبارها طرفاً محايداً لا تلزمها بمنع السفينة من المرور.

و فيما يتعلق بالالتزام بدفع التعويض المترتب على هذا الاستنتاج الذي خصت إليه، فإن المحكمة تحكم لصالح المدعين، إلا فيما يتعلق بنقاط معينة. أولاً، رفض المطالبة المتعلقة بحصة السفينة في المصروفات العامة للشركة التي استأجرتها. ثانياً، ترى المحكمة أن الفوائد ينبغي ألا تُحتسب من وقت وصول سفينة "ويمبلدن" إلى مدخل قناة كييل، و إنما من تاريخ الحكم الذي يلزم ألمانيا بالدفع. و أخيراً، فإن المحكمة لا تقضي بدفع فوائد غير موقوتة بمعدل أعلى في حال عدم الامتثال للحكم، ذلك أنه لا يمكن للمحكمة، و لا يمكن لها، التفكير في مثل هذا الاحتمال.

الآراء المخالفة

لم يتمكن قاضيان، هما السيدان أنزيلوتي و هوبر، من الاتفاق مع ما ورد في الحكم الذي أصدرته المحكمة، فأصدرا رأياً مخالفاً. وكان البروفيسور شوكينغ، القاضي الوطني، في نفس الوضع، فأصدر هو الآخر رأياً منفصلاً.

الرأي المخالف للسيدان أنزيلوتي و هوبر*

يشرح السيدان أنزيلوتي و هوبر أن الفرق الجوهرية بين وجهة نظرهما وتلك التي أعربت عنها الأغلبية يتعلق بنقطة تؤثر على تفسير الاتفاقيات الدولية بشكل

* موجز أعدته شعبة التدوين التابعة لمكتب الأمم المتحدة للشؤون القانونية.

عام. ووفقا لهما، فإن السؤال الذي ينبغي حسمه هو: هل تنطبق أيضا بنود معاهدة فرساي المتعلقة بقناة كييل في حالة حياد ألمانيا، أم أنها لا تتناول إلا الظروف، أي حالة السلم، دون أن يؤثر ذلك على حقوق وواجبات الحياد.

ويشير السيدان أنزيلوتي و هوبر إلى أنه، من أجل تفسير الاتفاقيات الدولية، يجب مراعاة الطابع المعقد للعلاقات بين الدول و كون الأطراف المتعاقدة عبارة عن كيانات سياسية مستقلة. وصحيح أنه عندما تكون صيغة معاهدة ما واضحة، يجب القبول بمعناها الحرفي كما هو، دون حصره أو توسيع نطاقه، لكن يجب ألا يفترض أن المقصود هو التعبير عن فكرة تؤدي إلى نتائج متناقضة أو مستحيلة، أو يجب اعتبارها، في هذه الظروف، على أنها تتجاوز نية الأطراف.

و يذكر السيدان أنزيلوتي و هوبر بأن الاتفاقيات الدولية، و على الأخص تلك المتعلقة بالتجارة و الاتصالات، تيرمها الأطراف عموما و هي تأخذ في اعتبارها ظروف السلم العادية. و إذا اضطرت دولة محايدة أو متحاربة ، بسبب حرب ما، إلى اتخاذ تدابير استثنائية تؤثر مؤقتا على تطبيق هذه الاتفاقيات من أجل حماية حيادها أو الدفاع عن نفسها، فإنه يحق لها أن تفعل ذلك حتى لو لم تتضمن الاتفاقية أي تحفظات صريحة.

و يقر صاحبنا هذا الرأي المخالف المشترك بأنه يجوز لدولة ما أن تدخل في ارتباطات تؤثر على حريتها في اتخاذ إجراءات إزاء الحروب الدائرة بين دول أخرى. و لكن لا يمكن أبدا افتراض وجود ارتباطات من هذا النوع، بالنظر إلى ما قد يترتب عليها من عواقب وخيمة وحق الدولة في اتباع المسار الذي تعتبره الأنسب للاستجابة لمتطلبات أمنها و الحفاظ على سلامتها، هو حق في غاية الأهمية بحيث أنه في حالة الشك، لا يمكن تفسير الشروط التعاهدية على أنها تحد من هذا الحق، حتى لو كانت هذه الشروط لا تتعارض مع هذا التفسير. وفي حين أن هذا الاعتبار لن يكون مجدياً في حال وجود حكم قاطع يشير صراحة إلى

الظروف الناشئة عن حرب ما، فإنه لا وجود لأي حكم من هذا القبيل في معاهدة فرساي.

ويؤكد السيدان أنزيلوتي و هوبر، أن عبارة "دول في حالة السلم مع ألمانيا" لا تعني بالضرورة أنه يحق للدول التي ليست في حالة حرب معها أن تستفيد في جميع الظروف الممكنة من أحكام المادة 380 والمواد التي تليها، بل تعني بالأحرى أن حالة السلم هي الشرط الذي يتوقف عليه تطبيق هذه الأحكام. و بعد النظر في المادة 380 في علاقتها بأحكام أخرى وردت في نفس القسم، يخلص أنزيلوتي و هوبر إلى استنتاج مفاده أن الالتزامات التي تعهدت بها ألمانيا للحفاظ على حرية الملاحة في قناة كييل و إبقائها مفتوحة أمام سفن الدول التي هي في سلم معها لا تستبعد حقها في اتخاذ التدابير اللازمة لحماية مصالحها باعتبارها دولة متحاربة أو محايدة. وهذا لا يعني أن حرية الملاحة في القناة ليست متاحة وقت الحرب أيضا، بل يعني أن هذه الحرية ستكون عندئذ بالضرورة محدودة إما بسبب متطلبات الدفاع الوطني، إذا كانت ألمانيا دولة متحاربة، أو بسبب التدابير التي قد تتخذها، إذا كانت دولة محايدة. وبالتالي، فإن الوضع القانوني لقناة كييل يشبه وضع الطرق الملاحية الداخلية ذات الأهمية الدولية.

ووفقا لصاحبي هذا الرأي المخالف المشترك، فإن السؤال الوحيد الذي ينبغي حسمه هو ما إذا كان تطبيق أنظمة الحياد التي اعتمدها ألمانيا على كييل إجراء تعسفيا اتخذ لا لشيء إلا لعرقلة حركة المرور. وخلصا إلى أن هذه الحجة تبدو مستحيلة، بالنظر إلى خطورة الوضع السياسي الدولي في ذلك الوقت.

و أخيراً، يذكر السيدان أنزيلوتي و هوبر أنه في حال تبني الرأي القائل بأن مرور أي سفينة عبر قناة كييل لا ينتهك حياد ألمانيا، فإنهما يشعران بأنهما ملزمين بإبداء تحفظ إزاء الاعتراف بالحق في الحماية الدولية لنقل السلع المهربة. و لا جدال في أن القانون الدولي الحالي يسمح للدول المحايدة بخيار قمع الاتجار في

السلع المهربة، و لاسيما الأسلحة و الذخائر، ونقلها داخل أراضيها أو التغاضي عن ذلك. ولهذا السبب، يبدو أنه من الصعب إقرار حق واجب النفاذ قانونا، بين الدول المحايدة، في الاتجار بالسلع المهربة و نقلها، في حين أن المصالح نفسها غير محمية ضد دولة محاربة.

الرأي المخالف للسيد شوكينغ*

يذكر السيد شوكينغ أن الحق في حرية المرور عبر قناة كييل يتخذ بلا شك شكل الارتفاق العام، ويشير إلى أنه يجب تفسير المعاهدات المتعلقة بالارتفاق بمعناها الضيق، أي أن الارتفاق، باعتباره حقا استثنائيا يمارس على أراضي دولة أجنبية، ينبغي ألا يمس سيادة تلك الدولة إلا في أدنى حد ممكن، و يعرب عن شكوك جدية فيما كان ينبغي لألمانيا في الواقع بموجب المادة 380، من أجل حماية مصالحها وعندما تكون متحاربا أو محايدا، أن تفقد حقها في أن تتخذ أيضا تدابير خاصة فيما يتعلق بالقناة، غير منصوص عليها في الفقرة 2 من المادة 381، ضد سفن تابعة لدول أخرى غير أعدائها، فالقناة تقع ضمن الولاية القضائية لألمانيا، و لم تُحيّد، بل إن استخدامها قاد الدول، شأنها في ذلك شأن الطرق المائية الداخلية الكبرى، ولم يتم التخلي صراحة عن الحق في اتخاذ تدابير خاصة وقت الحرب أو الحياد.

و يشير السيد شوكينغ إلى أن الدول المستفيدة من حق الارتفاق ملزمة بالاستعمال المدني اتجاه الدولة المكلفة به، و يجب في جميع الأحوال أن تزاعي المصالح الحيوية للدولة المكلفة. وفي الوقت الحالي، فإن المصالح الحيوية لألمانيا قد فرضت عليها الالتزام بحياد تام ومطلق. و لم تغلب ألمانيا، في تصرفها ذاك،

* موجز أعدته شعبة التدوين التابعة لمكتب الأمم المتحدة للشؤون القانونية.

حقاً خاصاً تفرضه الضرورة على التزاماتها التعاقدية، بل إنها فقط استخدمت القيود الطبيعية التي يخضع لها كل ارتفاق.

و يشير السيد شوكينغ أيضاً إلى أن إحدى الدولتين المتحاربتين - وهي روسيا - لم تشارك في معاهدة فرساي، و أن ألمانيا بالتالي ملزمة بالوفاء بواجباتها اتجاهها باعتبارها طرفاً محايداً.

واستناداً إلى المادتين 2 و 7 من اتفاقية لاهاي لعام 1907 المتعلقة بحقوق وواجبات الدول المحايدة و الأشخاص المحايدون في الحرب البرية، يخلص السيد شوكينغ إلى ان مرور سفينة "ويمبلدن" لا يتماشى وواجبات ألمانيا اتجاه روسيا باعتبارها طرفاً محايداً. ويشير كذلك إلى أنه لا يمكن أن تكون نية الدول المنتصرة إلزام ألمانيا، من خلال معاهدة فرساي، بارتكاب مخالفات ضد دولة أخرى، و أنه لا يمكن الدخول في التزام تعاقدي ملزم قانوناً للقيام بأعمال من شأنها أن تنتهك حقوق الأطراف الأخرى.

*

*

*

أثار الحكم

بناء على الحكم الذي أصدرته المحكمة في 17 آب/ أغسطس 1923 في قضية "ويمبلدن"، طالبت الحكومة الألمانية من لجنة الضمانات التابعة للجنة التعويضات، عن طريق اللجنة المعاينة بأعباء الحرب (مذكرة مؤرخة 5 تشرين الأول/ أكتوبر 1923)، الموافقة على دفع التعويضات التي حددتها المحكمة. وفي 20 تشرين الثاني/نوفمبر 1923، تلقت الحكومة رداً سلبياً أبلغ به الوزير الألماني في لاهاي رئيس قلم المحكمة في 6 كانون الأول / ديسمبر 1923.

نص معاهدة كامب ديفيد

الاسم الرسمي معاهدة السلام بين مصر وإسرائيل واتفق الحكم الذاتي في الضفة والقطاع،
القاهرة التاريخ 17 سبتمبر 1978م

اتفاق منتج كامب ديفيد أول الاتفاقات التي وقعتها دولة عربية مع
الكيان الصهيوني والذي يشهد قبل توقيعه سجالات عديدة وجولات ولقاءات للراعي
الأمريكي ووزير خارجيته وقد سميت على اثرها هذه المداولات بالمكوكية ونسبت
إليها أيضاً دبلوماسية الهاتف وعلى اثرها قاطعت الدول العربية مصر ونقل مقر
جامعة الدول العربية من القاهرة إلى تونس .

معاهدة السلام بين جمهورية مصر العربية وبين دولة إسرائيل

"وزارة الخارجية المصرية، معاهدة السلام بين مصر وإسرائيل واتفق الحكم الذاتي
في الضفة والقطاع، القاهرة، 1979، ص 43 - 47 "

معاهدة السلام بين جمهورية مصر العربية ودولة إسرائيل

الديباجة

أن حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة دولة إسرائيل..

اقتناعاً منهما بالضرورة الماسة لإقامة سلام عادل وشامل ودائم في الشرق الأوسط
وفقاً لقراري مجلس الأمن 242 و338 ..

إذ تؤكدان من جديد التزامهما " بإطار السلام في الشرق الأوسط المتفق عليه في
كامب ديفيد " ، المؤرخ في 17 سبتمبر 1978 ..

وإذ تلاحظان أن الإطار المشار إليه إنما قصد به أن يكون أساساً للسلام، ليس بين
مصر وإسرائيل فحسب، بل أيضاً بين إسرائيل وأي من جيرانها العرب كل فيما

يخصه ممن يكون على استعداد للتفاوض من أجل السلام معها على هذا الأساس،
ورغبة منهما في إنهاء حالة الحرب بينهما وإقامة سلام تستطيع فيه كل دولة في
المنطقة أن تعيش في أمن..

واقترعا منهما بأن عقد معاهدة سلام بين مصر وإسرائيل يعتبر خطوة هامة في
طريق السلام الشامل في المنطقة والتوصل إلى تسوية للنزاع العربي الإسرائيلي
بكافة نواحيه..

وإذ تدعوان الأطراف العربية الأخرى في النزاع إلى الاشتراك في عملية السلام مع
إسرائيل على أساس مبادئ إطار السلام المشار إليها آنفا واسترشادا بها ..

وإذ ترغبان أيضا في إنماء العلاقات الودية والتعاون بينهما وفقا لميثاق الأمم
المتحدة ومبادئ القانون الدولي التي تحكم العلاقات الدولية في وقت السلم ..

قد اتفقتا على الأحكام التالية بمقتضى ممارستهما الحرة لسيادتهما من تنفيذ الإطار
الخاص بعقد معاهدة السلام بين مصر وإسرائيل..

المادة الأولى

1- تنتهي حالة الحرب بين الطرفين ويقام السلام بينهما عند تبادل وثائق التصديق
على هذه المعاهدة.

2- تسحب إسرائيل كافة قواتها المسلحة والمدنيين من سيناء إلى ما وراء الحدود
الدولية بين مصر وفلسطين تحت الانتداب، كما هو وارد بالبروتوكول الملحق بهذه
المعاهدة (الملحق الأول) وتستأنف مصر ممارسة سيادتها الكاملة على سيناء.

3- عند إتمام الانسحاب المرحلي المنصوص عليه في الملحق الأول، يقيم
الطرفان علاقات طبيعية وودية بينهما طبقا للمادة الثالثة (فقرة 3).

المادة الثانية

أن الحدود الدائمة بين مصر وإسرائيل هي الحدود الدولية المعترف بها بين مصر وفلسطين تحت الانتداب كما هو واضح بالخريطة في الملحق الثاني وذلك دون المساس بما يتعلق بوضع قطاع غزة. ويقر الطرفان بأن هذه الحدود مصونة لا تمس ويتعهد كل منهما احترام سلامة أراضي الطرف الآخر بما في ذلك مياهه الإقليمية ومجاله الجوي.

المادة الثالثة

1- يطبق الطرفان فيما بينهما أحكام ميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي التي تحكم العلاقات بين الدول في وقت السلم، وبصفة خاصة:

أ) يقر الطرفان ويحترم كل منهما سيادة الآخر وسلامة أراضيها واستقلاله السياسي.

ب) يقر الطرفان ويحترم كل منهما حق الآخر في أن يعيش في سلام داخل حدوده الآمنة والمعترف بها.

ج) يتعهد الطرفان بالامتناع عن التهديد باستخدام القوة أو استخدامها، أحدهما ضد الآخر على نحو مباشر أو غير مباشر، وبحل كافة المنازعات التي تنشأ بينهما بالوسائل السلمية.

2 - يتعهد كل طرف بأن يكفل عدم صدور فعل من أفعال الحرب أو الأفعال العدوانية أو أفعال العنف أو التهديد بها من داخل أراضيها أو بواسطة قوات خاضعة لسيطرته أو مرابطة على أراضيها ضد السكان أو المواطنين أو الممتلكات الخاصة بالطرف الآخر. كما يتعهد كل طرف بالامتناع عن التنظيم أو التحريض أو الإثارة أو المساعدة أو الاشتراك في فعل من أفعال الحرب العدوانية أو النشاط

الهدام أو أفعال العنف الموجهة ضد الطرف الآخر في أي مكان. كما يتعهد بأن يكفل تقديم مرتكبي مثل هذه الأفعال للمحاكمة.

3 - يتفق الطرفان على أن العلاقات الطبيعية التي ستقام بينهما ستضمن الاعتراف الكامل والعلاقات الدبلوماسية والاقتصادية والثقافية وإنهاء المقاطعة الاقتصادية والحواجز ذات الطابع المتميزة المفروضة ضد حرية انتقال الأفراد والسلع. كما يتعهد كل طرف بأن يكفل تمتع مواطني الطرف الآخر الخاضعين للاختصاص القضائي بكافة الضمانات القانونية ويوضع البروتوكول الملحق بهذه المعاهدة (الملحق الثالث) الطريقة التي يتعهد الطرفان بمقتضاها - بالتوصيل إلى إقامة هذه العلاقات وذلك بالتوازي مع تنفيذ الأحكام الأخرى لهذه المعاهدة.

المادة الرابعة

1-بغية توفير الحد الأقصى للأمن لكلي الطرفين وذلك على أساس التبادل تقام ترتيبات أمن متفق عليها بما في ذلك مناطق محدودة التسليح في الأراضي المصرية أو الإسرائيلية وقوات أمم متحدة ومراقبين من الأمم المتحدة وهذه الترتيبات موضحة تفصيلا من حيث الطبيعة والتوقيت في الملحق الأول وكذلك أية ترتيبات أمن أخرى قد يوقع عليها الطرفان.

2- يتفق الطرفان على تمركز أفراد الأمم المتحدة في المناطق الموضحة بالملحق الأول ويتفق الطرفان على ألا يطلب سحب هؤلاء الأفراد وعلى أن سحب هؤلاء الأفراد لن يتم إلا بموافقة مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بما في ذلك التصويت الإيجابي للأعضاء الخمسة الدائمين بالمجلس وذلك ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك.

3- تنشأ لجنة مشتركة لتسهيل تنفيذ هذه المعاهدة وفقا لما هو منصوص عليه في الملحق الأول.

4- يتم بناء على طلب أحد الطرفين إعادة النظر في ترتيبات الأمن المنصوص عليها في الفقرتين 1، 2 من هذه المادة وتعديلها باتفاق الطرفين.

المادة الخامسة

1- تتمتع السفن الإسرائيلية والشحنات المتجهة من إسرائيل وإليها بحق المرور الحر في قناة السويس ومداخلها في كل من خليج السويس والبحر الأبيض المتوسط وفقا لأحكام اتفاقية القسطنطينية لعام 1888 المنطبقة على جميع الدول. كما يعامل رعايا إسرائيل وسفنها وشحناتها وكذلك الأشخاص والسفن والشحنات المتجهة من إسرائيل وإليها معاملة لا تتسم بالتمييز في كافة الشؤون المتعلقة باستخدام القناة.

2 - يعتبر الطرفان أن مضيق تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول دون عائق أو إيقاف لحرية الملاحة أو العبور الجوي. كما يحترم الطرفان حق كل منهما في الملاحة والعبور الجوي من وإلى أراضيها عبر مضيق تيران وخليج العقبة.

المادة السادسة

1- لا تمس هذه المعاهدة ولا يجوز تفسيرها على نحو يمس بحقوق والتزامات الطرفين وفقا لميثاق الأمم المتحدة.

2 - يتعهد الطرفان بأن ينفذا بحسن نية التزاماتهما الناشئة عن هذه المعاهدة بصرف النظر عن أي فعل أو امتناع عن فعل من جانب طرف آخر وبشكل مستقل عن أية وثيقة خارج هذه المعاهدة.

3- كما يتعهدان بأن يتخذا كافة التدابير اللازمة لكي تنطبق في علاقاتهما احكام الاتفاقيات المتعددة الأطراف التي يكونان من أطرافها بما في ذلك تقديم الأخطار المناسب للأمين العام للأمم المتحدة و جهات الإيداع الأخرى لمثل هذه الاتفاقيات.

4 - يتعهد الطرفان بعدم الدخول في أي التزامات يتعارض مع هذه المعاهدة.

5 - مع مراعاة المادة 103 من ميثاق الأمم المتحدة يقر الطرفان بأنه في حالة وجود تناقض بين التزامات الأطراف بموجب هذه المعاهدة وأي من التزاماتهما الأخرى، فإن الالتزامات الناشئة عن هذه المعاهدة تكون ملزمة وناذة.

المادة السابعة

1- تحل الخلافات بشأن تطبيق أو تفسير هذه المعاهدة عن طريق المفاوضة.

2 - إذا لم يتيسر حل هذه الخلافات عن طريق المفاوضة فتحل بالتوفيق أو تحال إلى التحكيم.

المادة الثامنة

يتفق الطرفان على إنشاء لجنة مطالبات للتسوية المتبادلة لكافة المطالبات المالية.

المادة التاسعة

1- تصبح هذه المعاهدة نافذة المفعول عند تبادل وثائق التصديق عليها.

2- تحل هذه المعاهدة محل الاتفاق المعقود بين مصر وإسرائيل في سبتمبر 1975.

3- تعد كافة البروتوكولات والملاحق والخرائط الملحقة بهذه المعاهدة جزءاً لا يتجزأ منها.

4- يتم إخطار الأمين العام للأمم المتحدة بهذه المعاهدة لتسجيلها وفقا لأحكام المادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة.

حررت في واشنطن د . ي . س في 26 مارس سنة 1979م، 27 ربيع الثاني سنة 1399هـ من ثلاث نسخ باللغات العربية والعبرية والإنجليزية، وتعتبر جميعها متساوية الحجية وفي حالة الخلاف في التفسير فيكون النص الإنجليزي هو الذي يعتد به.

عن حكومة جمهورية مصر

محمد أنور السادات

عن حكومة دولة إسرائيل

مناحم، بيجين

شهد التوقيع

جيمي كارتر

رئيس الولايات المتحدة الأمريكية

الموقعون

الرئيس محمد أنور السادات

ورئيس الوزراء الإسرائيلي مناحم بيجين

والرئيس الأمريكي جيمي كارتر

الدول الأعضاء

جمهورية مصر العربية، إسرائيل، الولايات المتحدة الأمريكية

الجزء الثالث

المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

الفرع - 1 أحكام عامة

المادة 34

النظام القانوني للمياه التي تشكل مضائق

مستخدمة للملاحة الدولية.

1 - لا يمس نظام المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء، في نواح أخرى، النظام القانوني للمياه التي تشكل منها هذه المضائق و لا ممارسة الدول المشاطئة للمضائق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه و حيزها الجوي و قاعها و باطن أرضه.

2 - تمارس الدول المشاطئة للمضائق سيادتها و ولايتها رهنا بمراعاة هذا الجزء و قواعد القانون الدولي الأخرى.

المادة 35

نطاق هذا الجزء

ليس في هذا الجزء ما يمس:

(أ) أي مساحات من المياه الداخلية الموجودة داخل مضيق، إلا أدى تقرير خط الأساس المستقيم وفقا للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية و جعلها مياه داخلية بعد أن تعتبر كذلك من قبل؛

(ب) أو النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية للدول المشاطئة للمضائق بوصف تلك المياه مناطق اقتصادية خالصة أو من أعلى البحار؛

(ج) أو النظام القانوني في المضائق التي تنظم المرور فيها، كلياً أو جزئياً، اتفاقات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل ، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق.

المادة 36

طرق أعلى البحار أو الطرق التي تمر

بمناطق اقتصادية خالصة عبر مضائق

مستخدمة للملاحة الدولية.

لا ينطبق هذا الجزء على أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في أعلى البحار أو طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية و الهيدروغرافية، وتطبق على هذه الطرق الأجزاء الأخرى ذات الصلة من هذه الاتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق.

الفرع 2- المرور العابر

المادة 37

نطاق هذه الفرع

ينطبق هذا الفرع على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة و جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

المادة 38

حق المرور العابر

1- تتمتع جميع السفن و الطائرات في المضائقالمشار إليها في المادة 37 بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاق. إلا أن المرور العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكلا بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق و ببر هذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية و الهيدروغرافية.

2- المرور العابر هو أن تمارس وفقا لهذا الجزاء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. غير أن تطلب تواصل العبور و سرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعات شروط الدخول إلى تلك الدولة.

3- يبقى أي نشاط لا يكون ممارسة لحق المرور العابر في أي مضيق خاضعا لما في هذه الاتفاقية من أحكام أخرى منطبقة.

المادة 39

واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر

1- على السفن والطائرات، أثناء ممارستها حق المرور العابر:

(أ) أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه؛

(ب) أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة؛

(ج) أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل والسريع، إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة؛

(د) أن تمتثل لما يتصل بالأمر من أحكام أخرى في هذا الجزء.

2- على السفن المارة مرورا عابرا:

(أ) أن تمتثل للأنظمة و الإجراءات و الممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر؛

(ب) أن تمتثل للأنظمة و الاجراءات و الممارسات الدولية المقبولة عموما لمنع التلوث من السفن و خفضه و السيطرة عليه.

3- على السفن المارة مرورا عابرا:

(أ) أن تراعي قواعد الجو الموضوعة من قبل من منظمة الطيران المدني الدولية و النطقة على الطائرات المدنية؛ و تمتثل الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدبير السلامة هذه، و تقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع إيلاء المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة؛

(ب) أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعينة دولياً لمراقبة الحركة الجوية، أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.

المادة 40

أنشطة البحث و المسح

ليس للسفن الأجنبية، بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي، أن تقوم أثناء مرورها العابر بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول المشاطئة للمضائق.

المادة 41

الممرات البحرية و نظم تقسيم حركة المرور

في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

- 1- للدول المشاطئة للمضائق، طبقاً لهذا الجزاء، أن تعين للملاحة في المضائق ممرات بحرية و أن تقرر نظاماً لتقسيم حركة حين يكون ذلك لازماً لتعزيز سلامة مرور السفن.
- 2- و لهذه الدول أن تحل، عندما تقضي الظروف ذلك، وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب، ممرات بحرية أخرى و نظاماً أخرى لتقسيم حركة المرور التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل.
- 3- تتطابق هذه الممرات البحرية و نظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً.

4- تحيل الدول المشاطئة للمضائق، قبل تعيين الممرات البحرية أو إستبدالها أو تقرير نظم تقسيم حركة المرور أ استبدالها، مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة بغية إعتماها. و ليس للمنظمة أن تعتمد من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم الاتفاق

عليه مع الدول المشاطئة للمضائق. و يجوز لهذه الدول بعد ذلك أن تعينها أو تقررها أو تستبدلها.

5- حين يتعلق الأمر بمضيق تقترح فيه ممرات بحرية أو نظم تقسيم حركة المرور خلال مياه دولتين أو أكثر من الدول المشاطئة لذلك المضيق، تتعاون الدول المعنية في صياغة المقترحات بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة.

6- تبين الدول المشاطئة للمضائق بوضوح جميع الممرات البحرية و نظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.

7- تحترم السفن المارة مرورا عابرا ما ينطبق من الممرات البحرية ومن نظم تقسيم حركة المرور المقررة وفقا لهذه المادة.

المادة 42

قوانين و أنظمة الدول المشاطئة للمضائق

بشأن المرور العابر

1- رهنا بمراعاة أحكام هذا الفرع، يجوز للدول المشاطئة أن تعتمد و أنظمة بشأن المرور العابر في المضائق، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

(أ) سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة 41؛

(ب) منع التلوث و خفضه و السيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت و الفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق؛

(ج) فيما يتعلق بسفن الصيد، منع الصيد بما في ذلك تطلب وسق أدوات الصيد؛

(د) تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلاف للقوانين و أنظمة الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

2- لا تميز هذه القوانين و الأنظمة، قانونا أو فعلا، بين السفن الأجنبية، ولا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر كما تم تعريفه في هذا الفرع أو إعاقته أو الاخلال به.

3- تعلن الدول المشاطئة للمضائق الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين و الأنظمة.

4- تمتثل السفن الأجنبية لهذه القوانين و الأنظمة عند ممارستها حق المرور العابر.

5- عند تصرف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية على نحو يخالف هذه القوانين و الأنظمة أو غيرها من أحكام هذا الجزء، تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة المشاطئة للمضائق نتيجة ذلك.

المادة 43

وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة

وغير ذلك من التحسينات، ومنع التلوث

وخفضه و السيطرة عليه

ينبغي للدولة المستخدمة لمضيق و الدول المشاطئة له أن تتعاون، عن طريق

الإتفاق:

(أ) على إقامة و صيانة ما يلزم في المضيق من وسائل تيسير الملاحة و ضمان السلامة

أو غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية؛

(ب) و على منع التلوث من السفن وخفضه و السيطرة عليه.

المادة 44

واجبات الدول المشاطئة للمضائق

لا تعيق الدول المشاطئة للمضائق المرور العابر، وتقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه. و لا يوقف المرور العابر.

الفرع 3- المرور البريء

المادة 45

المرور البريء

1- ينطبق نظام المرور البريء، وفقا للفرع 2 من الجزء الثاني، في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية:

(أ) المستثناة من تطبيق نظام المرور العابر، بموجب الفقرة 1 من المادة 38؛

(ب) أو الموجودة بين جزء من أعلي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة و بين البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

2- لا يوقف المرور البريء خلال هذه المضائق.

**TRADUCTION - TRANSLATION CONVENTION
REGARDING THE
REGIME OF THE STRAITS SIGNED AT MONTREUX, JULY
20 TH, 1936**

French official text communicated by the Permanent Delegate of Turkey to the League of Nations. The registration of this Convention took place December 11th, 1936.

HIS MAJESTY THE KING OF THE BULGARIANS, THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC, HIS MAJESTY THE KING OF GREAT BRITAIN, IRELAND AND THE BRITISH DOMINIONS BEYOND THE SEAS, EMPEROR OF INDIA, HIS MAJESTY THE KING OF THE HELLENES, HIS MAJESTY THE EMPEROR OF JAPAN, HIS MAJESTY THE KING OF ROMANIA, THE PRESIDENT OF THE TURKISH REPUBLIC, THE CENTRAL EXECUTIVE COMMITTEE OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS, AND HIS MAJESTY THE KING OF YUGOSLAVIA.

Desiring to regulate transit and navigation in the Straits of the Dardanelles, the Sea of Marmora and the Bosphorus comprised under the general term "Straits" in such manner as to safeguard, within the framework of Turkish security and of the security, in the Black Sea, of the riparian States, the principle enshrined in Article 23 of the Treaty³ of Peace signed at Lausanne on the 24th July, 1923;

Have resolved to replace by the present Convention the Convention⁴ signed at Lausanne on the 24th, July, 1923, and have appointed as their Plenipotentiaries:
HIS MAJESTY THE KING OF THE BULGARIANS:

Dr. Nicolas P. NICOLAEV, Minister Plenipotentiary, Secretary-General of the Ministry of Foreign Affairs and of Cults;

M. Pierre NEICOV, Minister Plenipotentiary, Director of Political Affairs at the Ministry of Foreign Affairs and of Cults;

THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC:

M. PAUL - BONCOUR, Senator, Permanent Delegate of France to the League of Nations, former President of the Council, former Minister for Foreign Affairs, Chevalier of the Legion of Honour, Croix de Guerre; M. Henri PONSOT, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the French Republic at Angora, Grand Officer of the Legion of Honour;

HIS MAJESTY THE KING OF GREAT BRITAIN, IRELAND AND THE BRITISH DOMINIONS BEYOND THE SEAS, EMPEROR OF INDIA:

FOR GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND ALL PARTS OF THE BRITISH EMPIRE WHICH ARE NOT SEPARATE MEMBERS OF THE LEAGUE OF NATIONS; The Right Honourable Lord STANLEY, P.C., M.C., M.P., Parliamentary Secretary to the Admiralty;

FOR THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA:

The Right Honourable Stanley Melburne BRUCE, C.H., M.C., High Commissioner for the Commonwealth of Australia in London:

HIS MAJESTY THE KING OF THE HELLENES:

M. Nicolas POLITIS, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Greece in Paris, former Minister for Foreign Affairs; M. Raoul BIBICA ROSETTI, Permanent Delegate of Greece to the League of Nations;

HIS MAJESTY THE EMPEROR OF JAPAN: M. Naotake SATO, Jusammi, Grand-Cordon of the Order of the Rising Sun, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary in Paris; M. Masa-aki HOTTA, Jushii, Second Class of the Order of the Order of the Rising Sun, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at Berne; HIS MAJESTY THE KING OF ROUMANIA:

M. Nicolas TITULESCO, Minister Secretary of State for the Department of Foreign Affairs; M. Constantin CONTZECO, Minister Plenipotentiary, Delegate of Roumania to the European and International Commissions of the Danube;

M. M. Vespasien PELLA; Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at The Hague:

THE PRESIDENT OF THE TURKISH REPUBLIC:

Dr. RÜPTÜ ARAS, Minister for Foreign Affairs, Deputy for Smyrna:

M. Suad DAVAZ, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Turkish Republic in Paris:

M. Numan MENEMENCIOdLU, Ambassador of Turkey, Secretary-General of the Ministry for Foreign

Affairs; M. Asim GÜNDÜZ, General Commariding an Army Corps, Deputy Chief of the General Staff; M. Necmeddin SADAK, Permanent Delegate of Turkey to the Legue of Nations, Deputy for Sivas, Rapporteur for the Commiflee of Foreign Affairs; THE CENTRAL EXECUTIVE COMMITTEE OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:

M. Maxime LITVINOFF, Member of the Central Executive Committee of the Union of Soviet Socialist Republics, People's Commissar for Foreign Affairs;

HIS MAJESTY THE KING OF YUGOSLAVIA:

M. Ivan SOUBBOTITCH, Permanent Delegate of the Kingdom of Yugoslavia to the League of Nations; Who, after having exhibited their full powers, found in good and due form, have agreed on the following provisions:

Article 1.

The High Contracting Parties recognise and affirm the principle of freedom of transit and navigation by sea in the Straits.

The exercise of this freedom shall henceforth be regulated by the provisions of the present Convention.

SECTION I.

MERCHANT VESSELS.

Article 2.

In time of peace, merchant vessels shall enjoy complete freedom of transit and navigation in the Straits, by day and by night, under any flag and with any kind of cargo, without any formalities, except as provided in Article 3 below. No taxes or charges other than those authorized by Annex I to the present Convention shall be levied by the Turkish authorities on these vessels when passing in transit without calling at a port in the Straits.

In order to facilitate the collection of these taxes or charges merchant vessels passing through the Straits shall communicate to the officials at the stations referred to in Article 3 their name, nationality, tonnage, destination and last port of call (provenance). Pilotage and towage remain optional.

Article 3.

All ships entering the Straits by the Aegean Sea or by the Black Sea shall stop at a sanitary station near the entrance to the Straits for the purposes of the sanitary control prescribed by Turkish law within the framework of international sanitary regulations. This control, in the case of ships possessing a clean bill of health or presenting a declaration of health testifying that they do not fall within the scope of the provisions of the second paragraph of the present Article, shall be carried out by day and by night with all possible speed, and the vessels in question shall not be required to make any other stop during their passage through the Straits. Vessels which have on board cases of plague, cholera, yellow fever exanthemic typhus or smallpox, or which have had such cases on board during the previous seven days, and vessels which have left an infected port within less than five times twenty-four hours shall stop at the sanitary stations indicated in the preceding paragraph in order to embark such sanitary guards as the Turkish Authorities may direct. No tax or charge shall be levied in respect of these sanitary guard and they shall be disembarked at a sanitary station on departure from the Straits.

Article 4.

In time of war, Turkey not being belligerent, merchant vessels, under any flag or with any kind of cargo, shall enjoy freedom of transit and navigation in the Straits subject to the provisions of Articles 2 and 3.

Pilotage and towage remain optional.

Article 5.

In time of war, Turkey being belligerent, merchant vessels not belonging to a country at war with Turkey shall enjoy freedom of transit and navigation in the Straits on condition that they do not in any way assist the enemy.

Such vessels shall enter the Straits by day and their transit shall be effected by the route which shall in each case be indicated by the Turkish authorities.

Article 6.

Should Turkey consider herself to be threatened with imminent danger of war, the provisions of Article 2 shall nevertheless continue to be applied except that vessels must enter the Straits by day and their transit must be effected by the route which shall, in each case be indicated by the Turkish authorities.

Pilotage may, in this case, be made obligatory but no charge shall be levied.

Article 7.

The term "merchant vessels" applies to all vessels which are not covered by Section II of the present Convention.

SECTION II.

VESSELS OF WAR

Article 8.

For the purposes of the present Convention, the definitions of vessels of war and of their specification together with those relating to the calculation of tonnage shall be as set forth in Annex II to the present Convention

Article 9

Naval auxiliary vessels specifically designed for the carriage of fuel, liquid or nonliquid, shall not be subject to the provisions of Article 13 regarding notification, nor shall they be counted for the purpose of calculating the tonnage which is subject to limitation under Articles 14 and 18, on condition that they shall pass through the Straits singly. They shall, however, continue to be on the same footing as vessels of war for the purpose of the remaining provisions governing transit.

The auxiliary vessels specified in the preceding paragraph shall only be entitled to benefit by the exceptional status therein contemplated if their armament does not include: for use against floating targets, more than two guns of a maximum calibre of 105 millimetres: for use against aerial targets, more than two guns of a maximum calibre of 75 mili metres.

Article 10.

In time of peace, light surface vessels, minor war vessels and auxiliary vessels, whether belonging to Black Sea or non-Black Sea Powers, and whatever their flag, shall enjoy freedom fo transit through the Straits without any taxes or charges whatever, provided that such transit is begun during daylight and subject to the conditions laid down in Article 13 and the Articles following thereafter.

Vessels of war other than those which fall within the categories specified in the preceding paragraph shall only enjoy a right of transit under the special conditions provided by Articles 11 and 12.

Article 11.

Black Sea Powers may send through the Straits capital ships of tonnage greater than that laid down in the first paragraph of Article 14, on condition that these vessels pass through the Straits singly, escorted by not more than two destroyers.

Article 12.

Black Sea Powers shall have the right to send through the Straits, for the purpose of rejoining their base, submarines constructed or purchased outside the Black Sea, provided that adequate notice of the laying down or purchase of such submarines shall have been given to Turkey.

Submarines belonging to the said Powers shall also be entitled to pass through the Straits to be repaired in dockyards outside the Black Sea on condition that detailed information on the matter is given to Turkey.

In either case, the said submarines must travel by day and on the surface, and must pass though the Straits singly.

Article 13.

The transit of vessels of war through the Straits shall be preceded by a notification given to the Turkish Government through the diplomatic channel. The normal period of notice shall be eight days, but it is desirable that in the case at non-Black Sea Powers this period should be increased to fifteen days.

The notification shall specify the destination, name, type and number of the vessels, as also the date of entry for the outward passage and, if necessary, for the return journey. Any change of date shall be subject to three days' notice.

Entry into the Straits for the outward passage shall take place within a period of five days from the date given in the original notification. After the expiry of this period, a new notification shall be given under the same conditions as for the original notification.

When effecting transit, the commander of the naval force shall without being under any obligation to stop, communicate to a signal station at the entrance to the Dardanelles or the Bosphorus the exact composition of the force under his orders.

Article 14.

The maximum aggregate tonnage of all foreign naval forces which may be in course of transit through the Straits shall not exceed 15.000 tons, except in the cases provided for in Article 11 and in Annex III to the present Convention.

The forces specified in the preceding paragraph shall not, however, comprise more than nine vessels.

Vessels, whether belonging to Black Sea or non-Black Sea Powers, paying visits to a port in the Straits, in accordance with the provisions of Article 17, shall not be included in this tonnage.

Neither shall vessels of war which have suffered damage during their passage through the Straits be included in this tonnage; such vessels, while undergoing repair, shall be subject to any special provisions relating to security laid down by Turkey.

Article 15.

Vessels of war in transit through the Straits shall in no circumstances make use of any aircraft which they may be carrying.

Article 16.

Vessels of war in transit through the Straits shall not, except in the event of damage or peril of the sea, remain therein longer than is necessary for them to effect the passage.

Article 17.

Nothing in the provisions of the preceding Articles shall prevent a naval force of any tonnage or composition from paying a courtesy visit of limited duration to a port in the Straits, at the invitation of the Turkish Government. Any such force must leave the Straits by the same route as that by which it entered unless it fulfils the conditions required for passage in transit through the Straits as laid down by Articles 10, 14 and 18.

Article 18.

(1) The aggregate tonnage which non-Black Sea Powers may have in that sea in time of peace shall be limited as follows:

(a) Except as provided in paragraph (b) below, the aggregate tonnage of the said Powers shall not exceed 30.000 tons; (b) If at any time the tonnage of the strongest fleet in the Black Sea shall exceed by at least 10.000 tons the tonnage of the strongest fleet in that sea at the date of the signature of the present Convention, the aggregate tonnage of 30.000 tons mentioned in paragraph (a) shall be increased by the same amount, up to a maximum of 45,000 tons. For this purpose, each Black Sea Power shall, in conformity with Annex IV to the present Convention, inform the Turkish Government, on the 1 st January and the 1st July of each year, of the total tonnage of its fleet in the Black Sea; and the Turkish Government shall transmit this information to the other High Contracting Parties and to the Secretary- General of the League of Nations; (c) The tonnage which any one non-Black Sea Power may have in the Black Sea shall be limited to two-thirds of the aggregate tonnage provided for in paragraphs (a) and (b) above; (d) In the event, however, of one or more non-Black Sea Powers desiring to send naval forces into the Black Sea, for a humanitarian purpose, the said forces, which shall in no case exceed 8.000 tons Altogether, shall be allowed to enter the Black Sea without having to give the notification provided for in Article 13 of the present Convention, provided an authorisation is obtained from the Turkish Government in the following circumstances: if the figure of the aggregate tonnage specified in paragraphs (a) and (b) above has not been reached and will not be exceeded by the despatch of the forces which it is desired to send, the Turkish Government shall grant the said authorisation within the shortest possible time after receiving the request which has been addressed to it; if the said figure has already been reached or if the despatch of the forces which it is desired to send will cause it to be exceeded, the Turkish Government will immediately inform the other Black Sea Powers of the request for authorisation, and if the said Powers make no objection within twenty-four hours of having received this information, the Turkish Government shall, within forty-eight hours at the latest, inform the Interested Powers of the reply which it has decided to make to their request. Any further entry into the Black Sea of naval forces of non-Black Sea Powers shall only be effected within the available limits of the aggregate tonnage provided for in paragraphs (a) and (b) above.

(2) Vessels of war belonging to non-Black Sea Powers shall not remain in the Black Sea more than twenty-one days, whatever be the object of their presence there.

Article 19.

In time of war, Turkey not being belligerent, warships shall enjoy complete freedom of transit and navigation through the Straits under the same conditions as those laid down in Article 10 to 18.

Vessels of war belonging to belligerent Powers shall not however, pass through the Straits except in cases arising out of the application of Article 25 of the present Convention, and in cases of assistance rendered to a State victim of

aggression in virtue of a treaty of mutual assistance binding-Turkey, concluded within the framework of the Covenant of the League of Nations, and registered and published in accordance with the provisions of Article 18 of the Covenant.

In the exceptional cases provided for in the preceding paragraph, the limitations laid down in Article 10 to 18 of the present Convention shall not be applicable.

Notwithstanding the prohibition of passage laid down in paragraph 2 above, vessels of war belonging to belligerent Powers, whether they are Black Sea Powers or not, which have become separated from their bases, may return thereto.

Vessels of war belonging to belligerent Powers shall not make any capture, exercise the right of visit and search, or carry out any hostile act in the Straits.

Article 20.

In time of war, Turkey being belligerent, the provisions of Articles 10 to 18 shall not be applicable; the passage of warships shall be left entirely to the discretion of the Turkish Government.

Article 21.

Should Turkey consider herself to be threatened with imminent danger of war she shall have the right to apply the provisions of Article 20 of the present Convention.

Vessels which have passed through the Straits before Turkey has made use of the powers conferred upon her by the preceding paragraph, and which thus find themselves separated from their bases, may return thereto. It is, however, understood that Turkey may deny this right to vessels of war belonging to the State whose attitude has given rise to the application of the present Article.

Should the Turkish Government make use of the powers conferred by the first paragraph of the present Article, a notification to that effect shall be addressed to the High Contracting Parties and to the Secretary-General of the League of Nations.

If the Council of the League of Nations decide by a majority of two-thirds that the measures thus taken by Turkey are not justified, and if such should also be the opinion of the majority of the High Contracting Parties signatories to the present Convention, the Turkish Government undertakes to discontinue the measures in question as also any measures which may have been taken under Article 6 of the present Convention.

Article 22.

Vessels of war which have on board cases of plague, cholera, yellow fever, exanthematic typhus or smallpox or which have had such cases on board within the last seven days and vessels of war which have left an infected port within less than five times twenty-four hours must pass through the Straits in quarantine and apply by the means on board such prophylactic measures as are necessary in order to prevent any possibility of the Straits being infected.

SECTION III.

AIRCRAFT

Article 23.

In order to assure the passage of civil aircraft between the Mediterranean and the Black Sea, the Turkish Government will indicate the air routes available for this purpose, outside the forbidden zones which may be established in the Straits. Civil aircraft may use these routes, provided that they give the Turkish Government, as regards occasional flights, a notification of three days, and as regards flights on regular services, a general notification of the dates of passage. The Turkish Government moreover undertake, notwithstanding any remilitarisation of the Straits, to furnish the necessary facilities for the safe passage of civil aircraft authorised under the air regulations in force in Turkey to fly across Turkish territory between Europe and Asia. The route which is to be followed in the Straits zone by aircraft which have obtained an authorisation shall be indicated from time to time.

SECTION IV

GENERAL PROVISIONS

Article 24.

The functions of the International Commission set up under the Convention relating to the régime of the Straits of the 24th July, 1923, are hereby transferred to the Turkish Government.

The Turkish Government undertake to collect statistics and to furnish information concerning the application of Article 11, 12, 14 and 18 of the present Convention.

They will supervise the execution of all the provisions of the present Convention relating to the passage of vessels of war through the Straits.

As soon as they have been notified of the intended passage through the Straits of a foreign naval force the Turkish Government shall inform the representatives at Ankara of the High Contracting Parties of the composition of that force, its tonnage, the date fixed for its entry into the Straits, and, if necessary, the probable date of its return.

The Turkish Government shall address to the Secretary-General of the League of Nations and to the High Contracting Parties an annual report giving details regarding the movements of foreign vessels of war through the Straits and furnishing all information which may be of service to commerce and navigation, both by sea and by air, for which provision is made in the present Convention.

Article 25.

Nothing in the present Convention shall prejudice the rights and obligations of Turkey, or of any of the other High Contracting Parties members of the League of Nations, arising out of the Covenant of the League of Nations.

SECTION V.

FINAL PROVISIONS

Article 26.

The present Convention shall be ratified as soon as possible.

The ratifications shall be deposited in the archives of the Government of the French Republic in Paris.

The Japanese Government shall be entitled to inform the Government of the French Republic through their diplomatic representative in Paris that the ratification has been given, and in that case they shall transmit the instrument of ratification as soon as possible.

A procès-verbal of the deposit of ratifications shall be drawn up as soon as six instruments of ratification, including that of Turkey, shall have been deposited. For this purpose the notification provided for in the preceding paragraph shall be taken as the equivalent of the deposit of an instrument of ratification.

The present Convention shall come into force on the date of the said procès-verbal.

The French Government will transmit to all the High Contracting Parties an authentic copy of the procès-verbal provided for in the preceding paragraph and of the procès-verbaux of deposit of any subsequent ratifications.

Article 27.

The present Convention shall, as from the date of its entry into force, be open to accession by any Power signatory to the Treaty of Peace at Lausanne signed on the 24th July, 1923.

Each accession shall be notified through the diplomatic channel, to the Government of the French Republic, and by the latter to all the High Contracting Parties.

Accessions shall come into force as from the date of notification to the French Government.

Article 28.

The present Convention shall remain in force for twenty years from the date of its entry into force.

The principle of freedom of transit and navigation affirmed in Article 1 of the present Convention shall however continue without limit of time.

If, two years prior to the expiry of the said period of twenty years, no High Contracting Party shall have given notice of denunciation to the French Government the present Convention shall continue in force until two years after such notice shall have been given. Any such notice shall be communicated by the French Government to the High Contracting Parties.

In the event of the present Convention being denounced in accordance with the provisions of the present Article, the High Contracting Parties agree to be represented at a conference for the purpose of concluding a new Convention.

Article 29.

At the expiry of each period of five years from the date of the entry into force of the present Convention each of the High Contracting Parties shall be entitled to initiate a proposal for amending one or more of the provisions of the present Convention.

To be valid, any request for revision formulated by one of the High Contracting Parties must be supported, in the case of modifications to Articles 14 or 18 by one other High Contracting Party, and, in the case of modifications to any other Article, by two other High Contracting Parties.

Any request for revision thus supported must be notified to all the High Contracting Parties three months prior to the expiry of the current period of five years. This notification shall contain details of the proposed amendments and the reasons which have given rise to them.

Should it be found impossible to reach an agreement on these proposals through the diplomatic channel, the High Contracting Parties agree to be represented at a conference to be summoned for this purpose.

Such a conference may only take decisions by a unanimous vote, except as regards cases of revision involving Articles 14 and 18, for which a majority of three-quarters of the High Contracting Parties shall be sufficient.

The said majority shall include three-quarters of the High Contracting Parties which are Black Sea Powers, including Turkey.

In witness whereof, the above-mentioned Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done at Montreux the 20th July, 1936, in eleven copies, of which the first copy, to which the seals of the Plenipotentiaries have been affixed, will be deposited in the archives of the Government of the French Republic and of which the remaining copies have been transmitted to the signatory Powers.

(L. S.) N. P. NICOLAEV

(L. S.) Pierre NEICOV

(L.S.) J. PAUL-BONCOUR

(L.S.) H. PONSOT

(L. S.) STANLEY

(L.S.) S. M. BRUCE

(L. S.) N. POLITIS

(L. S.) Raoul BIBICA ROSETTI

The undersigned, Plenipotentiaries of Japan, declare, in the name of their Government, that the provisions of the present Convention do not in any sense modify the position of Japan as a State not a member of the League of Nations, whether in relation to the Covenant of the League of Nations or in regard to treaties of mutual assistance concluded within the framework of the said Covenant, and that in particular Japan reserves full liberty of interpretation as regard the provisions of Articles 19 and 25 so far as they concern that Covenant and those treaties.

(L. S.) N. SATO

(L. S.) Massa-aki HOTTA

(L. S.) N. TITULESCO.
(L. S.) Cons. CONTZESCO
(L. S.) V. V. PELLA
(L. S.) Dr. R. ARAS
(L. S.) Suad DAVAZ
(L. S.) N. MENEMENCIOGLU
(L. S.) Asim GÜNDÜZ
(L. S.) N. SADAK
(L. S.) Maxime LITVINOFF
(L. S.) Dr. I. V. SOUBBOTITCH

ANNEX I.

1. The taxes and charges which may be levied in accordance with Article 2 of the present Convention shall be those set forth in the following table Any reductions in these taxes or charges which the Turkish Government may grant shall be applied without any distinction based on the flag of the vessel:

Amount of tax or charge to be levied on each ton of net register tonnage
Francs gold 1

(a) Sanitary Control Stations 0.075

(b) Lighthouses, Light and Channel Buoys:

Up to 800 tons 0.42

Above 800 tons 0.21

(c) Life Saving Services, including Life-boats, Rocket Stations, Fog Sirens, Direction-finding Stations, and any Light

Buoys not comprised in (b) above, or other similar installations 0.10

2. The taxes and charges set forth in the table attached to paragraph I of the present Annex shall apply in respect of a return voyage through the Straits (that is to say a voyage from the Aegean Sea to the Black Sea and return back to the Aegean Sea or else a voyage through the Straits from the Black Sea to the Aegean Sea followed by a return voyage into the Black Sea); if, however, a merchant vessel enters the Straits with the object of returning into the Aegean Sea or to the Black Sea, as the case may be, more than six months after the date of entry into the Straits for the outward voyage, such vessel may be called upon to pay these taxes and charges a second time, provided no distinction is made based on the flag of the vessel.

3. If, on the outward voyage, a merchant vessel declares an intention of not returning, it shall only be obliged as regards the taxes and charges provided for in paragraphs (b) and (c) of the first paragraph of the present Annex, to pay half the tariff indicated.

4. The taxes and charges set forth in the table attached to the first paragraph of the present Annex, which are not to be greater than is necessary to cover the cost of maintaining the services not be increased or added to except in accordance with the provisions of Article 29 of the present Convention. They shall be payable in gold francs or in Turkish currency at the rate of exchange prevailing on the date of payment.

5. Merchant vessels may be required to pay taxes and charges for optional services, such as pilotage and towage, when any such service shall have been duly rendered by the Turkish authorities at the request of the agent or master of any such vessel. The Turkish Government will publish from time to time the tariff of the taxes and charges to be levied for such optional services.

6. These tariffs shall not be increased in cases in the event of the said services being made obligatory by reason of the application of Article 5.

ANNEX II

A. STANDARD DISPLACEMENT

(1) The standard displacement of a surface vessel is the displacement of the vessel, complete, fully manned, engined, and equipped ready for sea, including all armament and ammunition, equipment, outfit, provisions and fresh water for crew, miscellaneous stores and implements of every description that are intended to be carried in war, but without fuel or reserve feed water on board.

(2) The standard displacement of a submarine is the surface displacement of the vessel complete (exclusive of the water in' non-watertight structure), fully manned engined and equipped ready for sea, including all armament and ammunition equipment, outfit, provisions for crew, miscellaneous stores and implements of every' description that are intended to be carried in war, but without fuel, lubricating oil, fresh water or ballast water of any kind on board.

(3) The word "ton" except in the expression "metric tons" denotes the ton of 2.240 lb (1.016 kilos).

B. CATEGORIES

(1) Capital ships are surface vessels of war belonging to one of the two following sub-categories:

(a) Surface vessels of war, other than aircraft-carriers, auxiliary vessels, or capital ships of subcategory

(b) the standard displacement of which exceeds 10.000 tons (10.160 metric tons) or which carry a gun with a calibre exceeding 8 in. (203 mm.);

(b) Surface vessels of war, other than aircraft-carriers, the standard displacement of which does not exceed 8.000 tons (8.128 metric tons) and which carry a gun with a calibre exceeding 8 in. (203mm.).

(2) Aircraft-Carriers are surface vessels of war, whatever their displacement, designed or adapted primarily for the purpose of carrying and operating aircraft at sea. The wording of the present Annex is taken from the London Naval Treaty of March 25th, 1936.

Rating aircraft at sea. The fitting of a landing-on or flying-offdeck on any vessel of war, provided such vessel has not been designed or adapted primarily for the purpose of carrying and operating aircraft at sea, shall not cause any vessel to be fitted to be classified in the category of aircraft-carrier.

The category of aircraft-carrier is divided into two sub-categories as follows:

(a) Vessels fitted with a flight deck, from which aircraft can take off, or on which aircraft can land from the air; (b) Vessels not fitted with a flight deck as described in (a) above.

(3) Light Surface Vessels are surface vessels of war other than aircraft-carriers, minor war vessels of auxiliary vessels, the standard displacement of which exceeds 100 ton (102 metric tons) and does not exceed 10.000 tons (10.160 metric tons), and which do not carry a gun with a calibre exceeding 8 in. (103 mm.).

The category of light surface vessels is divided into three subcategories as follows:

(a) Vessels which carry a gun with a calibre exceeding 6.1 in. (155 mm.);

(b) Vessels which do not carry a gun with a calibre exceeding 6.1 in (155 mm.) and the standard displacement of which exceeds 3.000 tons (3.048 metric tons);

(c) Vessels which do not carry a gun with a calibre exceeding 6.1 in (155 mm.) and the standard displacement of which does not exceed 3.000 (3.048 metric tons).

(4) Submarines are all vessels designed to operate below the surface of the sea.

(5) Minor War Vessels are surface vessels of war, other than auxiliary vessels, the standard displacement of which exceeds 100 tons (102 metric tons) and does not exceed 2.000 tons (2.032 metric tons), provided they have none of the following characteristics:

(a) Mount a gun with a calibre exceeding 6.1 in (155 mm.);

(b) Are designed or fitted to launch torpedoes;

(c) Are designed for a speed greater than twenty knots.

(6) Auxiliary Vessels are naval surface vessels the standard displacement of which exceeds 100 tons (102 metric tons), which are normally employed on fleet duties or as troop transports, or in some other way than as fighting ships, and which are not specifically built as fighting ships, provided they have none of the following characteristics:

(a) Mount a gun with a calibre exceeding 6.1 in (155 mm.);

(b) Mount more than eight guns with a calibre exceeding 3 in (76 mm.);

(c) Are designed or fitted to launch torpedoes;

(d) Are designed for protection by armour plate;

(e) Are designed for a speed greater than twenty-eight knots;

(f) Are designed or adapted primarily for operating aircraft at sea;

(g) Mount more than two aircraft-launching apparatus.

C. OVER-AGE

Vessels of the following categories and sub-categories shall be deemed to be "over-age" when the undermentioned number of years have elapsed since completion:

(a) Capital ships 26 years;

(b) Aircraft-carriers 20 years;

(c) Light surface vessels, sub-categories (a) and (b):

(i) If laid down before 1st January, 1920 16 years;

(ii) If laid down after 31st December, 1919 20 years;

(d) Light surface vessels, sub-category (c) 16 years;

(e) Submarines 13 years;

ANNEX III

It is agreed that, of the three over-age training ships, as indicated below, belonging to the Japanese Fleet, two units may be allowed to visit ports in the Straits at the same time.

The aggregate tonnage sidered as being equivalent toof these two vessels shall in this case be con-15.000 tons.

9.240 IVx20 mm.

Asama 20-X-1896 18-111-1899

Xlix 150 mm. IV x 200 mm.

Yakumo I-IX-1898 20-VI-1 900 9.010

Xlix 150 mm.

9.180 IV x 200 mm.

Iwale II-XI-1 898 18-111-1901

XIV x 150 mm.

ANNEX IV.

1. The categories and sub-categories of vessels to be included in the calculation of the total tonnage of the Black Sea Powers provided for in Article 18 of the present Convention are the following:

Capital Ships:

Sub-category (a); Sub-category (b);

Aircraft-Carrier:

Sub-category (a); Sub-category (b);

Light Surface Vessels:

Sub-category (a); Sub-category (b); Sub-category (c);

Submarines:

As defined in Annex II to the present Convention.

The displacement which is to be taken into consideration in the calculation of the tonnage is the standard displacement as defined in Annex II. Only those vessels shall be taken into consideration which are not over-age according to the definition contained in the said Annex.

2. The notification provided for in Article 18, paragraph (b), shall also include the total tonnage of vessels belonging to the categories and subcategories mentioned in paragraph I of the present Annex.

PROTOCOL

At the moment of signing the Convention bearing this day's date, the undersigned Plenipotentiaries declare for their respective Governments that they accept the following provisions:

(1) Turkey may immediately remilitarise the zone of the Straits as defined in the Preamble to the said Convention.

(2) As from the 15th August, 1936, the Turkish Government shall provisionally apply the r6gime specified in the said Convention.

(3) The present Protocol shall enter into force as from this day's date.

Done at Montreux the 20th July, 1936.

N. P. NICOLAEV
Pierre NEICOV
J. PAUL-BONCOUR
H. PONSOT
STANLEY
S. M. BRUCE
N. POLITIS
Raoul BIBICA ROSETTI
N. SATO (ad referendum)
Massa-aki HOTTA (ad referendum)
N. TITULESCO
Cons. CONTZESCO
V. V. PELLA
Dr. R. ARAS
Suad DAVAZ
N. MENEMENCIOGLU
Asim GÜNDÜZ
N. SADAK
Maxime LITVINOFF

Convention for the Construction of a Ship Canal (Hay-Bunau Varilla Treaty), November 18, 1903.

Convention for the Construction of a Ship Canal (Hay-Bunau-Varilla Treaty),
November 18, 1903

Art 1	Art 2	Art 3	Art 4	Art 5	Art 6	Art 7	Art 8	Art 9
Art 10	Art 11	Art 12	Art 13	Art 14	Art 15	Art 16	Art 17	Art 18
Art 19	Art 20	Art 21	Art 22	Art 23	Art 24	Art 25	Art 26	

Concluded November 18, 1903; ratification advised by the Senate February 23, 1904; ratified by President February 25, 1904; ratifications exchanged February 26, 1904; proclaimed February 26, 1904. (U.S. Stats., vol. 33.)

The United States of America and the Republic of Panama being desirous to insure the construction of a ship canal across the Isthmus of Panama to connect the Atlantic and Pacific oceans, and the Congress of the United States of America having passed an act approved June 28, 1902, in furtherance of that object, by which the President of the United States is authorized to acquire within a reasonable time the control of the necessary territory of the Republic of Colombia, and the sovereignty of such territory being actually vested in the Republic of Panama, the high contracting parties have resolved for that purpose to conclude a convention and have accordingly appointed as their plenipotentiaries.

The President of the United States of America, John Hay, Secretary of State, and The Government of the Republic of Panama, Philippe Bunau-Varilla, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Republic of Panama, thereunto specially empowered by said government, who after communicating with each other their respective full powers, found to be in good and due form, have agreed upon and concluded the following articles:

ARTICLE I

The United States guarantees and will maintain the independence of the Republic of Panama.

ARTICLE II

The Republic of Panama grants to the United States in perpetuity the use, occupation and control of a zone of land and land under water for the construction maintenance, operation, sanitation and protection of said Canal of the width of ten miles extending to the distance of five miles on each side of the center line of the route of the Canal to be constructed; the said zone beginning in the Caribbean Sea three marine miles from mean low water mark and extending to and across the Isthmus of Panama into the Pacific ocean to a distance of three marine miles from mean low water mark with the proviso that the cities of Panama and Colon and the harbors adjacent to said cities, which are included within the boundaries of the zone above described, shall not be included within this grant. The Republic of Panama further grants to the United States in perpetuity the use, occupation and control of any other lands and waters outside

of the zone above described which may be necessary and convenient for the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the said Canal or of any auxiliary canals or other works necessary and convenient for the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the said enterprise.

The Republic of Panama further grants in like manner to the United States in perpetuity all islands within the limits of the zone above described and in addition thereto the group of small islands in the Bay of Panama, named, Perico, Naos, Culebra and Flamenco.

ARTICLE III

The Republic of Panama grants to the United States all the rights, power and authority within the zone mentioned and described in Article II of this agreement and within the limits of all auxiliary lands and waters mentioned and described in said Article II which the United States would possess and exercise if it were the sovereign of the territory within which said lands and waters are located to the entire exclusion of the exercise by the Republic of Panama of any such sovereign rights, power or authority.

ARTICLE IV

As rights subsidiary to the above grants the Republic of Panama grants in perpetuity to the United States the right to use the rivers, streams, lakes and other bodies of water within its limits for navigation, the supply of water or water-power or other purposes, so far as the use of said rivers, streams, lakes and bodies of water and the waters thereof may be necessary and convenient for the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the said Canal.

ARTICLE V

The Republic of Panama grants to the United States in perpetuity a monopoly for the construction, maintenance and operation of any system of communication by means of canal or railroad across its territory between the Caribbean Sea and the Pacific ocean.

ARTICLE VI

The grants herein contained shall in no manner invalidate the titles or rights of private land holders or owners of private property in the said zone or in or to any of the lands or waters granted to the United States by the provisions of any Article of this treaty, nor shall they interfere with the rights of way over the public roads passing through the said zone or over any of the said lands or waters unless said rights of way or private rights shall conflict with rights herein granted to the United States in which case the rights of the United States shall be superior. All damages caused to the owners of private lands or private property of any kind by reason of the grants contained in this treaty or by reason of the operations of the United States, its agents or employees, or by reason of the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the said Canal or of the works of sanitation and protection herein provided for, shall be appraised and settled by a joint Commission appointed by the Governments of the United States and the Republic of Panama, whose decisions as to such

damages shall be final and whose awards as to such damages shall be paid solely by the United States. No part of the work on said Canal or the Panama railroad or on any auxiliary works relating thereto and authorized by the terms of this treaty shall be prevented, delayed or impeded by or pending such proceedings to ascertain such damages. The appraisal of said private lands and private property and the assessment of damages to them shall be based upon their value before the date of this convention.

ARTICLE VII

The Republic of Panama grants to the United States within the limits of the cities of Panama and Colon and their adjacent harbors and within the territory adjacent thereto the right to acquire by purchase or by the exercise of the right of eminent domain, any lands, buildings, water rights or other properties necessary and convenient for the construction, maintenance, operation and protection of the Canal and of any works of sanitation, such as the collection and disposition of sewage and the distribution of water in the said cities of Panama and Colon, which in the discretion of the United States may be necessary and convenient for the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the said Canal and railroad. All such works of sanitation, collection and disposition of sewage and distribution of water in the cities of Panama and Colon shall be made at the expense of the United States, and the Government of the United States, its agents or nominees shall be authorized to impose and collect water rates and sewerage rates which shall be sufficient to provide for the payment of interest and the amortization of the principal of the cost of said works within a period of fifty years and upon the expiration of said term of fifty years the system of sewers and water works shall revert to and become the properties of the cities of Panama and Colon respectively, and the use of the water shall be free to the inhabitants of Panama and Colon, except to the extent that water rates may be necessary for the operation and maintenance of said system of sewers and water.

The Republic of Panama agrees that the cities of Panama and Colon shall comply in perpetuity with the sanitary ordinances whether of a preventive or curative character prescribed by the United States and in case the Government of Panama is unable or fails in its duty to enforce this compliance by the cities of Panama and Colon with the sanitary ordinances of the United States the Republic of Panama grants to the United States the right and authority to enforce the same.

The same right and authority are granted to the United States for the maintenance of public order in the cities of Panama and Colon and the territories and harbors adjacent thereto in case the Republic of Panama should not be, in the judgment of the United States, able to maintain such order.

ARTICLE VIII

The Republic of Panama grants to the United States all rights which it now has or hereafter may acquire to be property of the New Panama Canal Company and the Panama Railroad Company as a result of the transfer of sovereignty from the Republic of Colombia to the Republic of Panama over the Isthmus of

Panama and authorizes the New Panama Canal Company to sell and transfer to the United States its rights, privileges, properties and concessions as well as the Panama Railroad and all the shares or part of the shares of that company; lot the public lands situated outside of the zone described in Article II of this treaty now included in the concessions to both said enterprises and not required in the construction or operation of the Canal shall revert to the Republic of Panama except any property now owned by or in the possession of said companies within Panama or Colon or the ports or terminals thereof.

ARTICLE IX

The United States agrees that the ports at either entrance of the Canal and the waters thereof, and the Republic of Panama agrees that the towns of Panama and Colon shall be free for all time so that there shall not be imposed or collected custom house tolls, tonnage, anchorage, lighthouse, wharf, pilot, or quarantine dues or any other charges or taxes of any kind upon any vessel using or passing through the Canal or belonging to or employed by the United States, directly or indirectly, in connection with the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the main Canal, or auxiliary works, or upon the cargo, officers, crew, or passengers of any such vessels, except such tolls and charges as may be imposed by the United States for the use of the Canal and other works, and except tolls and charges imposed by the Republic of Panama upon merchandise destined to be introduced for the consumption of the rest of the Republic of Panama, and upon vessels touching at the ports of Colon and Panama and which do not cross the Canal.

The Government of the Republic of Panama shall have the right to establish in such ports and in the towns of Panama and Colon such houses and guards as it may deem necessary to collect duties on importations destined to other portions of Panama and to prevent contraband trade. The United States Shall have the right to make use of the towns and harbors of Panama and Colon as places of anchorage, and for making repairs, for loading, unloading, depositing, or transshipping cargoes either in transit or destined for the service of the Canal and for other works pertaining to the Canal.

ARTICLE X

The Republic of Panama agrees that there shall not be imposed any taxes, national, municipal, departmental, or of any other class, upon the Canal, the railways and auxiliary works, tugs and other vessels employed in bye service of the Canal, store houses, work shops, offices, quarters for laborers, factories of all kinds, warehouses, wharves, machinery and other works, property, and effects appertaining to the Canal or railroad and auxiliary works, or their officers or employees, situated within the cities of Panama and Colon, and that there shall not be imposed contributions or charges of a personal character of any kind upon officers, employees, laborers, and other individuals in the service of the Canal and railroad and auxiliary works.

ARTICLE XI

The United States agrees that the official dispatches of the Government of the Republic of Panama shall be transmitted over any telegraph and telephone lines

established for canal purposes and used for public and private business at rates not higher than those required from officials in the service of the United States.

ARTICLE XII

The Government of the Republic of Panama shall permit the immigration and free access to the lands and workshops of the Canal and its auxiliary works of all employees and workmen of Whatever nationality under contract to work upon or seeking employment upon or in any wise connected with the said Canal and its auxiliary works, with their respective families, and all such persons shall be free and exempt from the military service of the Republic of Panama.

ARTICLE XIII

The United States may import at any time into the said zone and auxiliary lands, free of custom duties, imposts, taxes, or other charges, and without any restrictions, any and all vessels, dredges, engines, cars, machinery, tools, explosives, materials, supplies, and other articles necessary and convenient in the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the Canal and auxiliary works, and all provisions, medicines, clothing, supplies and other things necessary and convenient for the officers, employees, workmen and laborers in the service and employ of the United States and for their families. If any such articles are disposed of for use outside of the zone and auxiliary lands granted to the United States and within the territory of the Republic, they shall be subject to the same import or other duties as like articles imported under the laws of the Republic of Panama.

ARTICLE XIV

As the price or compensation for the rights, powers and privileges granted in this convention by the Republic of Panama to the United States, the Government of the United States agrees to pay to the Republic of Panama the sum of ten million dollars (\$10,000,000) in gold coin of the United States on the exchange of the ratification of this convention and also an annual payment during the life of this convention of two hundred and fifty thousand dollars (\$250,000) in like gold coin, beginning nine years after the date aforesaid.

The provisions of this Article shall be in addition to all other benefits assured to the Republic of Panama under this convention.

But no delay or difference opinion under this Article or any other provisions of this treaty shall affect or interrupt the full operation and effect of this convention in all other respects.

ARTICLE XV

The joint commission referred to in Article VI shall be established as follows:
The President of the United States shall nominate two persons and the President of the Republic of Panama shall nominate two persons and they shall proceed to a decision; but in case of disagreement of the Commission (by reason of their being equally divided in conclusion) an umpire shall be appointed by tire two Governments who shall render the decision. In the event of the death, absence, or incapacity of a Commissioner or Umpire, or of his omitting, declining or ceasing to act, his place shall be filled by the appointment of another person in

the manner above indicated. All decisions by a majority of the Commission or by the Umpire shall be final.

ARTICLE XVI

The two Governments shall make adequate provision by future agreement for the pursuit, capture, imprisonment, detention and delivery within said zone and auxiliary lands to the authorities of the Republic of Panama of persons charged with the commitment of crimes, felonies or misdemeanors without said zone and for the pursuit, capture, imprisonment, detention and delivery without said zone to the authorities of the United States of persons charged with the commitment of crimes, felonies and misdemeanors within said zone and auxiliary lands.

ARTICLE XVII

The Republic of Panama grants to the United States the use of all the ports of the Republic open to commerce as places of refuge for any vessels employed in the Canal enterprise, and for all vessels passing or bound to pass through the Canal which may be in distress and be driven to seek refuge in said ports. Such vessels shall be exempt from anchorage and tonnage dues on the part of the Republic of Panama.

ARTICLE XVIII

The Canal, when constructed, and the entrances thereto shall be neutral in perpetuity, and shall be opened upon the terms provided for by Section I of Article three of, and in conformity with all the stipulations of, the treaty entered into by the Governments of the United States and Great Britain on November 18, 1901.

ARTICLE XIX

The Government of the Republic of Panama shall have the right to transport over the Canal its vessels and its troops and munitions of war in such vessels at all times without paying charges of any kind. The exemption is to be extended to the auxiliary railway for the transportation of persons in the service of the Republic of Panama, or of the police force charged with the preservation of public order outside of said zone, as well as to their baggage, munitions of war and supplies.

ARTICLE XX

If by virtue of any existing treaty in relation to the territory of the Isthmus of Panama, whereof the obligations shall descend or be assumed by the Republic of Panama, there may be any privilege or concession in favor the Government or the citizens and subjects of a third power relative to an interoceanic means of communication which in any of its terms may be incompatible with the terms of the present convention, the Republic of Panama agrees to cancel or modify such treaty in due form, for which purpose it shall give to the said third power the requisite notification within the term of four months from the date of the present convention, and in case the existing treaty contains no clause permitting its modification or annulment, the Republic of Panama agrees to procure its modification or annulment in such form that there shall not exist any conflict with the stipulations of the present convention.

ARTICLE XXI

The rights and privileges granted by the Republic of Panama to the United States in the preceding Articles are understood to be free of all anterior debts, liens, trusts, or liabilities, or concessions or privileges to other Governments, corporations, syndicates or individuals, and consequently, if there should arise any claims on account of the present concessions and privileges or otherwise, the claimants shall resort to the Government of the Republic of Panama and not to the United States for any indemnity or compromise which may be required.

ARTICLE XXII

The Republic of Panama renounces and grants to the United States the participation to which it might be entitled in the future earnings of the Canal under Article XV of the concessionary contract with Lucien N. B. Wyse now owned by the New Panama Canal Company and any and all other rights or claims of a pecuniary nature arising under or relating to said concession, or arising under or relating to the concessions to the Panama Railroad Company or any extension or modification thereof; and it likewise renounces, confirms and grants to the United States, now and hereafter, all the rights and property reserved in the said concessions which otherwise would belong to Panama at or before the expiration of the terms of ninety-nine years of the concessions granted to or held by the above mentioned party and companies, and all right, title and interest which it now has or may hereafter have, in and to the lands, canal, works, property and rights held by the said companies under said concessions or otherwise, and acquired or to be acquired by the United States from or through the New Panama Canal Company, including any property and rights which might or may in the future either by lapse of time, forfeiture or otherwise, revert to the Republic of Panama, under any contracts or concessions, with said Wyse, the Universal Panama Canal Company, the Panama Railroad Company and the New Panama Canal Company.

The aforesaid rights and property shall be and are free and released from any present or reversionary interest in or claims of Panama and the title of the United States thereto upon consummation of the contemplated purchase by the United States from the New Panama Canal (company, shall be absolute, so far as concerns the Republic of Panama, excepting always the rights of the Republic specifically secured under this treaty.

ARTICLE XXIII

If it should become necessary at any time to employ armed forces for the safety or protection of the Canal, or of the ships that make use of the same, or the railways and auxiliary works, the United States shall have the right, at all times and in its discretion, to use its police and its land and naval forces or to establish fortifications for these purposes.

ARTICLE XXIV

No change either in the Government or in the laws and treaties of the Republic of Panama shall, without the consent of the United States, affect any right of the United States under the present convention, or under any treaty stipulation

between the two countries that now exists or may hereafter exist touching the subject matter of this convention.

If the Republic of Panama shall hereafter enter as a constituent into any other Government or into any union or confederation of states, so as to merge her sovereignty or independence in such Government, union or confederation, the rights of the United States under this convention shall not be in any respect lessened or impaired.

ARTICLE XXV

For the better performance of the engagements of this convention and to the end of the efficient protection of the Canal and the preservation of its neutrality, the Government of the Republic of Panama will sell or lease to the United States lands adequate and necessary for naval or coaling stations on the Pacific coast and on the western Caribbean coast of the Republic at certain points to be agreed upon with the President of the United States.

ARTICLE XXVI

This convention when signed by the Plenipotentiaries of the Contracting Parties shall be ratified by the respective Governments and the ratifications shall be exchanged at Washington at the earliest date possible.

In faith whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present convention in duplicate and have hereunto affixed their respective seals.

Done at the City of Washington the 18th day of November in the year of our Lord nineteen hundred and three.

JOHN HAY [SEAL]

P. BUNAU VARILLA [SEAL]

Résumés des arrêts, avis consultatifs et ordonnances de la Cour Document non officiel internationale de Justice.

L'affaire du détroit de Corfou (Royaume-Uni de Grande Bretagne-Albanie) est née des incidents Survenus le 22 octobre 1946 dans le détroit de Corfou:

Deux Contre-torpilleurs britanniques. Ayant heurté des mines dans les eaux albanaises, furent gravement avariés par les explosions qui se produisirent. Le Royaume-Uni saisit d'abord le Conseil de sécurité des Nations Unies, qui, par résolution du 9 avril 1947, recommanda aux deux Gouvernements de soumettre le différend à la Cour. Le Royaume-Uni déposa alors une requête, qui, à la suite d'une exception d'irrecevabilité de l'Albanie, fit l'objet d'un arrêt, en date dci 25 mars 1948, par lequel la Cour s'est déclarée compétente. Le même jour, les deux parties conclurent un compromis, invitant la Cour à se prononcer sur les questions suivantes:

1. L'Albanie est-elle responsable des explosions, et y a-t-il des réparations à donner ?
2. Le Royaume-Uni a-t-il violé le droit international par les actions de sa marine dans les eaux albanaises, en premier lieu. Le jour où se sont produites les explosions, et, en second lieu, les 12 et 13 novembre 1946, lorsqu'il fut procédé au déminage du détroit ?

Dans son arrêt, la Cour, sur, la première question, conclut, par 11 voix contre 5. que l'Albanie était responsable Sur la seconde question, elle conclut. Par 14 voix contre 2, que le Royaume-Uni n'a pas violé la souveraineté albanaise le 22 octobre, mais, a l'unanimité qu'il l'a violée les 12 et 13 novembre, cette dernière constatation, d'ailleurs. Constituant en elle-même une satisfaction appropriée.

*

*

*

Les faits sont les suivants. Le 22 octobre 1946, deux croiseurs et deux contre-torpilleurs britanniques venant du sud, s'engagèrent dans

le détroit nord de Corfou. Le chenal qu'ils suivaient et qui se trouvait dans les eaux albanaises était considéré comme sûr : il avait été déminé en 1944 et vérifié en 1945. Un des contre-torpilleurs, le Saumarez, arrivé à la hauteur de Saranda, heurta une mine et fut gravement avarié. L'autre contre torpilleur, le Volage, fut envoyé à son aide et, alors qu'il le remorquait, heurta également une mine et subit de sérieux dommages.

Quarante-cinq officiers et matelots britanniques moururent et quarante-deux autres furent blessés.

Un incident était déjà survenu dans ces eaux le 15 mai 1946 : une batterie albanaise avait tiré dans la direction de deux croiseurs anglais. Le Gouvernement du Royaume-Uni avait protesté, en faisant valoir que le passage innocent des navires dans un détroit est reconnu par le droit international; le Gouvernement albanais avait répondu que les navires étrangers, de guerre ou de commerce, ne pouvaient pénétrer dans ses eaux territoriales sans en avoir reçu l'autorisation; et, le 2 août 1946, le Gouvernement du Royaume-Uni avait répondu que si le feu était à nouveau ouvert sur un navire britannique en passage, celui-ci riposterait. Enfin, le 21 septembre 1946, l'Amirauté de Londres avait adressé au commandant en chef britannique en Méditerranée de télégramme suivant (traduction) :

"L'établissement de relations diplomatiques avec l'Albanie est de nouveau examiné par le Gouvernement de Sa Majesté, qui désire savoir si le Gouvernement albanais a appris à se conduire. Veuillez faire connaître si des navires placés sous votre commandement sont passés par le détroit nord de Corfou depuis le mois d'août et, dans le cas contraire, si votre intention est qu'ils passent d'ici peu par ce détroit."

A la suite des explosions du 22 octobre, le Gouvernement du Royaume-Uni adressa à Tirana une note faisant part de son intention de procéder à bref délai au déminage du détroit. La réponse fut que le consentement serait donné seulement si l'opération envisagée se

déroulait en dehors des eaux territoriales albanaises et que tout déminage dans ces eaux serait tenu pour une violation de la souveraineté de l'Albanie.

Le déminage par la marine britannique eut lieu les 12 et 13 novembre 1946, dans les eaux territoriales albanaises et en se limitant au chenal antérieurement déminé. Vingt-deux mines amarrées furent détachées; elles appartenaient au type allemand GY.

*

*

*

La première question posée par le compromis est celle de la responsabilité de l'Albanie, selon le droit international, pour les explosions du 22 octobre 1946. La Cour établit d'abord que les explosions ont été causées par des mines appartenant au champ de mines découvert le 13 novembre. En effet, il n'est pas contesté que ce champ de mines ait été récemment mouillé; c'est dans le chenal, antérieurement déminé et vérifié et qui pouvait être considéré comme sûr, que se produisirent les explosions; la nature des avaries montre qu'elles sont dues à des mines du même type que celles draguées le 13 novembre; enfin, l'hypothèse que le mouillage des mines découvertes le 13 novembre aurait eu lieu après les explosions du 22 octobre est trop invraisemblable pour être retenue.

Cela étant, quel serait le fondement juridique de la responsabilité de l'Albanie ? La Cour ne s'attache pas à la suggestion que l'Albanie elle-même aurait mouillé les mines : suggestion énoncée seulement pour mémoire, non appuyée de preuves, et qui ne se concilie pas avec le fait, incontesté, que, sur tout le littoral albanais, il y a seulement quelques barques et quelques canots à moteur. Mais le Royaume-Uni a plaidé la connivence de l'Albanie : le mouillage aurait été fait par deux navires de guerre yougoslave, à la demande de l'Albanie, ou avec son acquiescement. La Cour estime que la preuve de cette collusion n'a pas été apportée. Une imputation d'une gravité aussi exceptionnelle contre un Etat exigerait un degré de certitude qui n'est pas atteint ici,

et la provenance des mines mouillées dans les eaux albanaises reste conjecturale.

Le Royaume-Uni a également plaidé que, quels qu'en fussent les auteurs, le mouillage n'a pu être effectué sans que l'Albanie en eût connaissance. Certes, le seul fait que les mines se trouvaient dans les eaux albanaises ne justifie ni responsabilité *prima facies* ni déplacement du fardeau de la preuve. En revanche, il résulte du contrôle exclusif exercé par un Etat dans les limites de ses frontières qu'il peut être impossible de faire la preuve des faits d'où découlerait sa responsabilité en cas d'une violation du droit international.

L'Etat victime doit alors pouvoir recourir plus largement aux présomptions de fait. Indices ou preuves circonstanciels, ces moyens de preuve indirecte devant être considérés comme particulièrement efficaces quand ils s'appuient sur une série de faits qui s'enchaînent et qui conduisent logiquement à une même conclusion.

Or. En l'espèce. Deux ordres de faits, qui se corroborent mutuellement. Entrent en considération.

Le premier est l'attitude du Gouvernement albanais. Avant et après la catastrophe. Le mouillage a eu lieu pendant la période où il manifestait la volonté d'exercer une surveillance jalouse dans ses eaux et où il exigeait un permis pour y entrer, poussant parfois la vigilance jusqu'à l'emploi de la force : ce qui rend a priori peu vraisemblable l'allégation d'ignorance. Mais, en outre, quand il a eu pleine connaissance de l'existence d'un champ de mines, il a protesté énergiquement contre les activités de la flotte britannique et non contre le mouillage qui, cependant, à le supposer exécuté sans son assentiment, eut été une violation particulièrement grave de sa souveraineté; il n'a pas notifié à la navigation l'existence du champ de mines, comme l'exige le droit international: il n'a procédé à aucune des mesures internes d'instruction judiciaire qui auraient pu s'imposer en pareil cas. Ces attitudes ne s'expliquent que si, ayant eu connaissance du mouillage, le Gouvernement albanais a entendu maintenir cachées les circonstances dans lesquelles il s'est effectué.

Le second ordre de faits a trait aux possibilités d'observer le mouillage de la côte albanaise. Géographiquement, le lieu se prête à une surveillance étroite : il est entouré de hauteurs offrant d'excellents points d'observation et se trouve à proximité immédiate de la côte (la mine la plus proche en était à 500 m). L'opération même du mouillage, raisonnée et méthodique, a obligé les mouilleurs à rester de deux heures à deux, heures et demie dans les eaux situées entre le cap Kiephali et le monastère St. Georges. A cet égard, les experts navals nommés par la Cour ont, après enquête et expériences faites sur les lieux, déclaré considérer comme indiscutable que, si des postes de veille normaux étaient maintenus au cap Kiephali, au cap Denta et au monastère St. Georges, si ces postes étaient munis de jumelles et si les conditions atmosphériques étaient normales pour cette région, les opérations de mouillage auraient dû être observées par ces postes. L'existence d'un poste de veille au cap Denta n'est pas établie; mais se fondant sur les déclarations du Gouvernement albanais que des postes existaient aux deux autres points, la Cour relève dans le rapport de ses experts les conclusions suivantes : dans l'hypothèse d'un mouillage effectué : 1) du nord au sud, les mouilleurs de mines auraient été aperçus du cap Kiephali; 2) du sud au nord, ils auraient été observés du monastère St. Georges et du cap Kiephali.

le l'ensemble des faits et constatations relatées ci-dessus, la Cour conclut que le mouillage n'a pu échapper à la connaissance de l'Albanie. Quant aux obligations qui dérivent pour elle de cette connaissance, elles ne sont pas contestées. Elle devait prévenir la navigation et, en particulier, avertir du danger les navires qui s'avançaient dans le détroit le 32 octobre. En fait, rien ne fut tenté par elle pour prévenir la catastrophe, ces graves omissions engageant la responsabilité internationale.

Ide compromis demande à la Cour s'il y a, de ce chef, pour l'Albanie le "cas de réparations à donner" au Royaume-Uni. Ce texte a fait naître certains doutes : la Cour peut-elle non seulement statuer sur le principe des réparations, mais aussi en fixer le montant ? La Cour

conclut affirmativement et, dans une ordonnance spéciale, fixe des délais pour permettre aux parties de lui présenter leurs vues en la matière.

*

*

*

La Cour passe ensuite à la seconde question du compromis : Le Royaume-Uni a-t-il violé la souveraineté albanaise le 22 octobre 1946 ou les 12 et 13 novembre 1946 ?

La prétention de l'Albanie de soumettre le passage à une autorisation se heurte au principe généralement admis que les Etats, en temps de paix, possèdent le droit de faire passer leurs navires de guerre dans des détroits qui servent, aux fins de la navigation internationale, à mettre en communication deux parties de la haute mer, pourvu que le passage soit innocent. Le détroit de Corfou appartient géographiquement à cette catégorie, même s'il est d'une importance secondaire (en ce sens qu'il n'est pas une route qu'il faille nécessairement emprunter pour se rendre de l'une à l'autre des parties de la haute mer) et abstraction faite du volume du trafic qui l'emprunte. D'ailleurs, un fait particulièrement important est qu'il constitue une frontière entre l'Albanie et la Grèce, une partie du détroit étant entièrement comprise dans les eaux territoriales de ces Etats. Il est vrai que les relations entre eux n'étaient pas normales, la Grèce ayant présenté des revendications territoriales précisément sur une partie de la côte le long du détroit. Toutefois, la Cour estime que l'Albanie, eu égard à ces circonstances exceptionnelles, aurait été fondée à régler le passage, mais ne pouvait ni l'interdire ni l'assujettir à une autorisation spéciale.

L'Albanie a nié que le passage du 22 octobre fut innocent : il se serait agi d'une mission politique dont les modalités d'exécution - nombre de navires, formation, armement, manœuvres, etc. - démontrent l'intention d'intimider. La Cour examine les différentes allégations albanaises dans la mesure où elles lui semblent : être

pertinente. Sa conclusion est que le passage était innocent et dans son principe même, puisqu'il avait pour objet d'affirmer un droit injustement refusé, et quant à ses modalités d'exécution. Lesquelles n'étaient pas déraisonnables. Notamment si l'on se rappelle Les coups de canon du 15 mai.

Pour ce qui est de l'opération des 17 et 13 novembre, Elle fut exécutée contre la volonté clairement affirmée gouvernement albanais: elle ne peut s'autoriser de l'assentiment des organisations internationales de déminage: elle ne peut se justifier par l'exercice du droit de passage innocent. Le Royaume-Uni a avancé qu'elle avait eu pour but de saisir le plus rapidement possible les mines, par crainte qu'elles ne fussent enlevées par les auteurs du mouillage ou par les autorités albanaïses : il se serait agi soit d'une application particulière et nouvelle de la théorie de l'intervention, l'Etat intervenant agissant pour faciliter la tâche de la justice internationale, soit d'un procédé d'autoprotection, ou self-help. La Cour n'admet pas ces thèses. Le prétendu droit d'intervention ne peut être envisagé par elle que comme la manifestation d'une politique de force qui ne saurait trouver aucune place dans le droit international. Quant à la notion du self-help.

La Cour ne peut pas non plus l'admettre: entre Etats indépendants. Le respect de la souveraineté nationale est l'une des bases essentielles des rapports internationaux.

Certes La carence complète du Gouvernement albanais au lendemain des explosions et le caractère dilatoire de ses notes diplomatiques constituent pour le Royaume-Uni des circonstances atténuantes. Néanmoins, pour assurer l'intégrité du droit international dont elle est l'organe, la Cour doit constater que l'action de la marine de guerre britannique a violé la souveraineté de l'Albanie.

Cette constatation correspond à la demande faite au nom de l'Albanie par son Conseil et constitue en elle-même une : satisfaction appropriée.

*

*

*

A l'arrêt de la Cour sont jointes une déclaration et les opinions dissidentes de MM. Alvarez. Winiarski, Zoricic, Badawi Pacha, Krylov et Azevedo. Juges, ainsi que de M. Ecer. Juge ad hoc.



قائمة المراجع

قائمة المراجع:

أولاً: المراجع باللغة العربية:

أ- الكتب:

1- الكتب العامة:

أبو العطا (رياض صلاح)، القانون الدولي العام، القاهرة، دار النهضة العربية،
1996.

إسكندري (أحمد)، محاضرات في القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة، الجزائر،
الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1998.

الحديثي (علي خليل اسماعيل)، القانون الدولي العام، المبادئ والأصول، الجزء
الأول، القاهرة، دار النهضة العربية، 2010.

السيد مصطفى (أحمد أبو الخير)، الدولة في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى،
القاهرة، إيتراك لطباعة و النشر والتوزيع، 2009.

الغنيمي (محمد طلعت)، القانون الدولي في أبعاده الجديد، الإسكندرية، منشأة المعارف،
1975 .

الفتلاوي (سهيل حسين)، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الثاني، الطبعة الأولى،
عمان، دار الثقافة لنشر والتوزيع، 2007.

المجنوب (محمد)، القانون الدولي العام، بيروت، منشورات الحلبي،
2003 .

بوسلطان (محمد)، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، الطبعة الرابعة،
الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 2008.

بيطار (وليد)، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، بيروت، المؤسسة الجامعية
للدراصة والتوزيع، 2008.

سعد (الله عمر)، المطول في القانون الدولي للحدود، الجزء الأول، الجزائر،
ديوان المطبوعات الجامعية، 2010.

عامر (صلاح الدين)، مقدمة لدراسة قانون الدولي العام، القاهرة، دار النهضة
العربية، 2007.

عتلم (حازم محمد)، أصول القانون الدولي العام، القسم الثاني أشخاص القانون
الدولي الطبعة الأولى، القاهرة، دار النهضة العربية، 2001.

علوان (عبد الكريم)، القانون الدولي العام، الجزء الأول، الإسكندرية، منشأة
المعارف، 2007.

مانع (جمال عبد الناصر)، القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة، الجزء
الثاني عنابة، دار العلوم والنشر والتوزيع، 2009.

مسلم الدويك (محمد سلامة)، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، بيروت،
منشورات الحلبي الحقوقية، 2011.

2-الكتب المتخصصة:

أبو الوفاء (أحمد) ،القانون الدولي للبحار ، الطبعة الأولى ، القاهرة، دار النهضة

العربية،1989.

الدغمة (إبراهيم محمد) ،القانون الدولي الجديد للبحار ،المؤتمر الثالث و اتفاقية

الأمم المتحدة لقانون البحار،القاهرة ، دار النهضة العربية ، 1998.

العناني (إبراهيم)، قانون البحار، المبادئ العامة – الملاحة البحرية – الصيد

البحري، الجزء الأول،،القاهرة، دار الفكر العربي،1985.

الفتلاوي (سهيل حسين) ، موسوعة القانون الدولي6 القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى

عمان، دار الثقافة للنشر وتوزيع ، 2009.

بن سلمان العبري(سعيد) ، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية

،القاهرة ، دار النهضة العربية ، 1995.

حمود(محمد الحاج)،القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى،عمان ، دار الثقافة

لنشر والتوزيع،2008.

عامر(صلاح الدين)،القانون الدولي للبحار ، دراسة لاهم أحكام اتفاقية الأمم

المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ،الطبعة الثانية، القاهرة ،دار النهضة

العربية ، 2000 .

محي الدين (جمال)، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، الجزائر ،دار

الخلدونية،2009.

يوسفى (أمال)، دروس في القانون الدولي للبحار ، ، الدار البيضاء ،دار بلقيس،
2010.

ب - الرسائل و المذكرات الجامعية

النعيمي (محمد راشد ناصر)، مشاكل قياس البحر الإقليمي الكويتي في ضوء
القانون الدولي، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، الكويت، 2010.
بهلول (حميدة)، النظام القانوني للمرور العابر في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون
البحار لعام 1982، مذكرة نهاية السنة الدراسية ، المدرسة الوطنية، العليا
للقضاء الجزائر، 2009.

بوعون (نضال) ، المناطق المشتركة في ظل القانون الدولي العام (أعلى البحار، الفضاء
الخارجي)، مذكرة ماجستير في القانون الولي العام، جامعة قسنطينة1، 2014.
حزمة خالد (عادل)، مبدأ حرية الملاحة في المضائق المستعملة للملاحة الدولية،
دكتوراه دولة ،جامعة القاهرة ، 1978.

ج - المقالات

العلكة (وسام الدين)، النظام القانوني للمضيق الدولي ، دراسة تطبيقية على
مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي ، المجلد 27، مجلة
جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية(دمشق سوريا)، العدد
الرابع، 2010.

شروان (حسينة) ، موقف القضاء الدولي من التعارض بين الاتفاقيات والقانون الداخلي، مجلة المفكر ، جامعة محمد خيضر (بسكرة)، العدد الثالث، 2007.

فكري رأفت بيك (وحيد) ، مشكلة المضايق ،المجلة المصرية للقانون الدولي العام ، القاهرة، مطبعة البصير،المجلد الثاني، الفهرست الجزاء الفرنسي، 1949.

مدني (محمد عمر)، الخليج العربي ومضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار، مجلة مجلس التعاون الخليج للدول العربية ، المملكة العربية السعودية، السنة الثانية العهد الثامن سنة 1987.

د- المواثيق الدولية:

1- الاتفاقيات:

معاهدة القسطنطينية 1888/10/29(الخاصة بتنظيم قناة السويس).

ميثاق الأمم المتحدة لعام 1945 (المبادئ العامة التي يستند إليها الدول في الحفاظ على السلم الأمن الدوليين).

اتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة
1958/04/29(المادة 4/16 المتعلقة بنظام المرور البريء في المضائق).

معاهدة السلام الإسرائيلية - المصرية 1978/09/17(المادة الخامسة منها التي تعطي الحق بالمرور الحر لسفن الإسرائيلية في قناة السويس).

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 10 ديسمبر 1982 (الجزء الثالث من الاتفاقية الذي يتناول المضائق المستخدمة للملاحة الدولية من المادة 34 إلى المادة 45).

2- أحكام محكمة العدل الدولية:

حكم محكمة العدل الدولية (سفينة ويمبلدون التي هجمت في قناة كييل) 17 أوت 1923.

و - المواقع الإلكترونية:

تركيا و موسوعة و كيبديا، الموسوعة الحرة.

www.wikibedia.com/html.

منتدى الحقوق والعلوم القانونية ، القانون الدولي البحار .

www.low.zag.com/vbit9695.html.

ثانياً - الكتب باللغة الفرنسية:

Les Ouvrages:

BEKHECHI MOHAMED (A.W),Droit Internationale Public Avec Références à la Pratique Algérienne , (Territoire et Espace) ,Office des Publications Universitaires ,Algérie,1987.

Caron, David(D), and Harry (N) , SCHREIDER (E.D),Bring New Law to Ocean waters,berklyK,CA,Law of the sea Institute London, boston, Maryinus Nijhoff,2004.

DAILLIER (P) et PELLE (A),Droit International Public, 5 Édition , DALTA,L.G.D.J, Paris ,1994.

- DUPUY (R.J) , Dialectique Du droit International , Souveraineté Des Etats ,Communauté International et Droit de L'Humanité ,Pèdone,Paris, 1999.
- HENRY(J) et FRENCOIS(X.B) ,Manule de Droit Internatoinal Public (Droit des Gens) ,A.Dousseau,Blgeque,1912.
- LAPIDOTH (R), Les Dètroit En Droit International , Édtion Pèdone, Paris 1979.
- LAPIDOTH (R),The Suez Canal ,The Gulf of Suez And The Treaty of Peace 1979,Between Egypt And Israil,Mèl Bindschedler,1980 .
- MAUPAS (J), «Le Canal De Kiel », R.D.I,1937.
- NATALIE (k) , dispute settlemnt in the UN Convention on the Law of the sea,Cambridge Studies In International And Comparative Law, Lightning Source UK Ltd , Milton keynes UK,20 July, 2010.
- NYS (e) ,Le Droit International , Les Principes , Les Thèories,Les Fait ,M, Weissenbruch,Brithane 1921.
- PERRUCHOUD,(R), Le Règime De Neutralité De Canal De Panama, I.U.H.E.I. ,P.U.F,1983.
- RUIEZ (D) , Le Droit International Public , 15 Édition ,Menenter, Paris,Dalloz, 2000.
- SAVIDIS (X), Le Règime De Dètroit's (Biosphore et Dardanelle), Librairies Gènerale de Droit et Jurisprudence,1951.
- TCHIKAYA(B),Mèmento De Jurisprudence, Droit International Public,5 Édition,Hachette,Paris,2010.
- VINCENT (PH), Droit De La Mer, Édition Larurier, Paris,2008.

VANDER MENSBRUGGHE (Y), Les Garanties De La Liberté de Navigation de Dans Le Canal De Suez,L.G.D.J.1964.

Thèse et Memoire :

BOUSHABA (A.M)"L'Algérie et le Droit des Pêches Maritimes"
,These de Doctorat D'État en Droit International Public,
Faculté de Droit, Université Mentouri Constantine.

LARABA (A),L'Algérie et Le Droit de La Mer, Thèse de doctorat
D'État,Faculté de Droit,Université d'Alger,1985.

MAREI (N), Le Déroit de Gibraltar, Porte du Monde ,Frontière de
L'Europe,Analyse et Perspective de Territorialité d'un Espace
de Transit, Thèse de doctorat, Université de Nantes,2012.

KLINGHOFER (V),L'Élargissement du Canal de Panama ,Master 2
Droit Maritime et des Transports, Faculte de Droit et de
Science Politique D'aix-Marseille Promotion2007/2008.

PENALOZA GRACIA(E), Le Statut Juridique des Ports Panamèens,
Mémoire de Master 2, CDMT– Université Aix-Marsille3
Promotion,2004/2005.

Les Articles de Périodiques:

BRAGALE (M.A), « The Panama Canal in Transition , Steaming
Towards The 21st Century », Bulletin of The Permanent
International Association of Navigation Congresses,
N°98,1998.

CAMINOS (H), Le Régime des Dètroit's Dans la Convention des
Nations Unies de 1982 sur Le Droit de La Mer,R.C.A.D.I
,Volume 205,1987.

EL MOR (A),The Regime of Passage in Straits Used for International Navigation,(Revue Egyptienne de Droit International), Egyptienne Association of International Law ,Volume 37, 1981.

FERRON (O),Le Droit International de La Mer,Volume1,Libairie Minard,Pris,1958.

PELLET (A) , Judicial Settlement of International Disputes,The Max Planck Encyclopedia of Public International Law ,Volume VI, University Press ,Landen,2011.

RAUZDUEL (S.C) ,« Panama : Le Canal Retrouvé» ,Politique Internationale, N°87,Printemps,2000.

SELLE (G) ,Annuaire Français de Droit International,Volume 2, Nanterre, pris, 2003.

SELLE (G), La Nationalization de Canal de Suez et le Droit International,Faculté de Droit, Volume 2,Pris ,1956.

SLACK (B), et MCCALLA(R), « Le Canal de Panama à un Carrefour Géopolitique, Réalités Commerciales et Environnement » , Etudes Internationales, Volume 36, n°2,juin 2003.

SIEGFRIED (A), Les Canaux International et Les Grandes Voies Maritimes Mondiales, .R.C.A.D.I , Pris, Volume 74, 1949.

VANEYSINGA(W), Les Fleuves et Les Canaux Internationaux, Bibl ,Visseriana ,Leyde, Volume 2, 1924.

Mémoire de séminaire:

MONDANG (A),la Gestion des Ressources en Eau Deuce en Droit International, Mémor de Seminaire Droit International Public , Université de Lyon, Seminars ,September, 2009.

A-Conventions et Traités:

Convention de Constantinople Le 29/10/1888(un Traité Que Relate a la Navigation Dans Le Canal de Suze).

Convention Montreux 20/07/1936.(Convention For the Construction of ship canal Hay-bunau-varilla –treaty in 18th,November ,1903).

Treaty Concerning The Permanent Neutrality Operation Of The Panama Canal in 07 September 1977(The United States of America and the Republic of Panama have doing this Treaty about navigation in the canal.)

Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 (P. Eisenmann, Documentation Française, N.E.D. n° 4703/4704, 1982 (L' article 35 a L' article 45 sur la navigation dans les dètroit international.)

B- Arrêt de Cour Internationale de Justice:

Affaire de Dètroit de Corou(FOND)Arrêt du 9 avril 1949 (Royaume-Uni de Grande-Bretagne – Albanie) est née des incidents survenus le 22 octobre 1946 dans le dètroit de Corfou.

Principaux sites Internet consultés :

Le Memoire de seminaire de Mondange Adrien ,2009 est sur le site Internet :

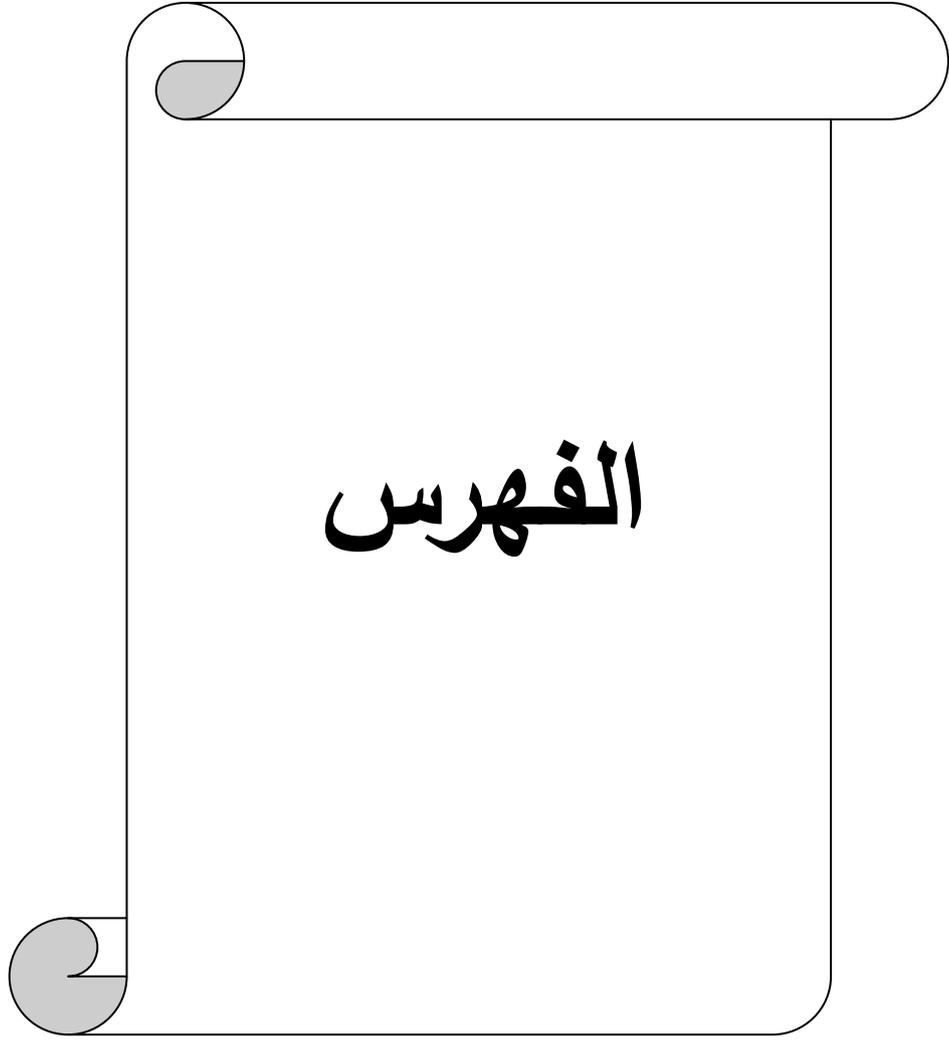
International Law Of Waterway Project, Addressing the future of waterwaylaw and policy in the 21st century [en ligne].

// <http://internationalwaterwaylaw.org/index.html> //.

(Site regroupant des publications juridiques, relatant l'actualité de droit la mer sur les espace concerne).

United Nations.< www.un.org >.(Site des Nations Unies, sur le
Quel sont notamment disponibles les traités et conventions.) et
aussi la (Convention de Constantinople) sur le Site suivent:

http://www.palestine-studies.org/ar_index.aspx.



الفهرس

1.....	مقدمة
8.....	الفصل الأول: النظام القانوني للمضايق الدولية
10.....	المبحث الأول: مفهوم المضيق
10	المطلب الأول: تعريف المضيق
11.....	الفرع الأول: التعريف الفقهي للمضيق
11.....	الفقرة الأولى: التعريف اللغوي
12.....	الفقرة الثانية: التعريف الجغرافي و الغائي
15.....	الفرع الثاني: التعريف القانوني للمضيق الدولي
18.....	الفرع ثالث: تعريف محكمة العدل الدولية للمضيق الدولي
20.....	المطلب الثاني: أنواع المضايق و أهمها
21.....	الفرع الأول: أنواع المضايق
22.....	الفقرة الأولى: المضائق الواقعة في المياه الداخلية لدولة
22.....	الفقرة الثانية: المضائق البعيدة عن الدول المشاطئة
23...	الفقرة الثالثة: المضائق المتفق عليها بين الدول المشاطئة
23.....	الفقرة الرابعة: المضايق الوطنية
	الفقرة الخامسة: المضائق المحصورة بين إقليم دولة وجزيرة
23.....	تابعة لها

- 24.....الفقرة السادسة - المضائق التي تربط بين البحار
- 26.....الفرع الثاني: الوضع القانوني للأهم مضائق الدولية
- 27.....الفقرة الأولى: مضيق جبل طارق
- 29.....الفقرة الثانية: مضيق مجيلان
- 30.....الفقرة الثالثة: المضائق الدانماركية
- 31.....الفقرة رابعة: المضائق التركية
- 43.....المبحث الثاني: النظام القانوني للمرور في المضائق
- 44.....المطلب الأول: النظام القانوني للمضائق وفق لاتفاقية الدولية
- الفرع الأول: النظام القانوني للمرور في ظل القانون و العرفي
- 45.....و اتفاقية جنيف 1958
- الفرع الثاني: النظام القانوني للمضيق و فق اتفاقية
- 47.....منتوقوبايا 1982
- 51.....المطلب الثاني: أنواع أنظمة المرور في المضائق
- 51.....الفرع الأول: نظام المرور العابر
- 52.....الفقرة الأولى: ظهور فكرة المرور العابر
- 54.....الفقرة الثانية: تعريف المرور العابر
- 78.....الفرع الثاني: نظام المرور البريء
- 79.....الفقرة الأولى: تعريف المرور البريء

- 81.....الفقرة الثانية: الطبيعة القانونية للمرور البريء
- 82.....الفقرة الثالثة: المضايق المشمولة بنظام المرور البريء
- 83.....الفقرة الرابعة: أسانيد الدول المطالبة بالمرور البريء
- الفقرة الخامسة: حقوق الحماية للدولة الساحلية و وجباتها
- 85.....أثناء المرور البريء
- 89.....الفقرة السادسة: الفرق بين المرور العابر و المرور البريء
- 91.....الفقرة السابعة: الوضع القانوني في كل من مضيق تيران وهرمز
- 99.....الفصل الثاني: النظام القانوني للقنوات الدولية
- 101.....المبحث الأول: مفهوم القنوات الدولية و أهمها
- 102.....المطلب الأول: مفهوم القناة و تميزها عن المضيق
- 102.....الفرع الأول: تعريف القناة
- 103.....الفقرة الأولى: القنوات التي تصل بين أنهار وطنية
- 103.....الفقرة الثانية: القنوات التي تصل أنهار وطنية بأنهار دولية
- 104.....الفقرة الثالثة: القنوات التي تصل بين بحار عامة
- 104.....الفقرة الرابعة: القنوات التي تصل أنهار دولية ببحار عامة
- 105.....الفقرة الخامسة: القنوات الدولية
- 106.....الفرع الثاني: تميز القناة عن المضيق
- 108.....المطلب الثاني: النظام القانوني لأهم القنوات الدولية

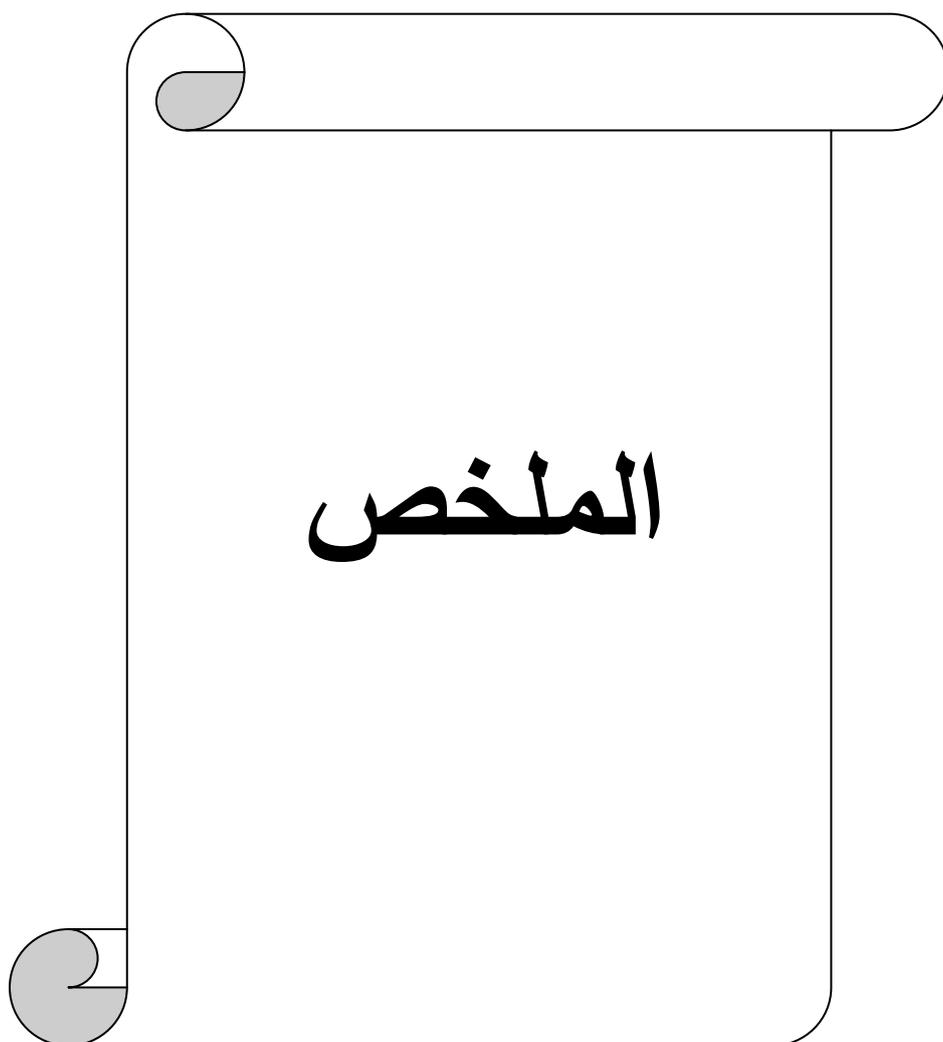
- 108.....الفرع الأول: قناة السويس
- 110.....الفقرة الأولى: اتفاقية القسطنطينية
- 114.....الفقرة الثانية: تأميم قناة السويس
- 117.....الفرع الثاني: قناة بنما
- 122.....الفرع ثالث: قناة كييل
- 124.....المبحث الثاني: النظام القانوني للمرور في القنوات الدولية
- 124.....المطلب الأول: حق المرور وتنظيمه في القنوات
- 125.....الفرع الأول: حق المرور
- 126.....الفقرة لأولى: انصراف هذه القنوات إلى مياه داخلية خالصة
- الفقرة الثانية: إنكار الملاحة الأجنبية الواصلة داخل القنوات بين بحار
- 127.....عامة
- 130.....الفرع الثاني: تنظيم المرور
- 131.....الفقرة الأولى: إذا لم يكن هناك معاهدة أو اتفاقية خاصة بالقناة
- 132.....الفقرة الثانية: إذا كانت الملاحة في القناة خاضعة لاتفاق دولي
- 133.....المطلب الثاني: أهم مصادر النظام القانوني للمرور في القنوات
- 134.....الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية
- 135.....الفرع الثاني : القرارات والأحكام محكمة العدل الدولية
- 139.....الخاتمة

الملاحق

المراجع

الفهرس

ملخص



المخلص

مر تحديد النظام القانون الخاص بالمرور في المضيق بمرحلتين، فكانت الأولى على شكل إشارة سطحية في المادة 16 من اتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لسنة 1958م، والمرحلة الثانية وهي تقنيته ضمن اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م حيث خصص له الجزء الثالث تحت عنوان المضائق المستخدمة للملاحة الدولية من المادة 34 إلى المادة 45، وقد تضمنت هذه الاتفاقية أحكام و ضوابط خاصة بنظام المرور المطبق من خلالها، سواء المرور البريء أو المرور العابر والخاص بكل نوع من أنواع السفن (السفن التجارية والسفن الحربية).

أما القنوات البحرية الدولية، على الرغم من أهميتها ولكونها أصبحت منافذ ضرورية وطرق تجارية دولية هامة، إلا أنه لم يتم تنظيم المرور فيها ضمن اتفاقية عامة و لا ضمن اتفاقية قانون البحار لعام 1982م، والسبب راجع إلى قلتها واختلاف طبيعتها الجغرافية والقانونية مما استوجب وضع نظام قانوني للمرور خاص بكل واحدة منها.

Résumé:

Sélectionnez système a adopté la Loi sur la circulation dans le détroit en deux phases, la première sous la forme d'une référence à l'article 16 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958 et la deuxième phase et est codifié dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 où il a partie III sous le détroit de titre utilisé pour la navigation internationale tirée de l'article 43 à l'article 45, les dispositions de la Convention ont comprenait et contrôles de système de circulation spéciales appliquées, si passage inoffensif ou transiter a transport en commun et pour chaque type de Types de navires (navires marchands et navires de guerre).

International Maritime canaux, malgré leur importance et deviennent indispensables ports et routes commerciales internationales importantes, mais aucun trafic au sein de la Convention générale et pas sous la Loi de 1982 de la Convention de la mer, la raison était en raison de la rareté et la nature géographique et juridique différente, ce qui a nécessité l'élaboration d'un régime juridique pour le trafic privé.

Summary:

Select system passed the law on traffic in the Strait in two phases, the first in the form of a reference in article 16 of the Geneva Convention on the territorial sea and the contiguous zone of 1958, and the second phase and is codified under the United Nations Convention on the law of the sea of 1982 where he part III under the title straits used for international navigation from article 43 to article 45, the provisions of the Convention have included and special traffic system controls applied, whether innocent passage or transit and for each type of Types of ships (merchant ships and warships).

International Maritime channels, despite their importance and becoming essential ports and important international trade routes, but no traffic within the General Convention and not under the 1982 law of the Sea Convention, the reason was due to the scarcity and different geographical and legal nature, necessitating the development of a legal regime for private traffic.

قائمة المختصرات

R.C.A.D.I

Le Recueil des cours L'Académie de droit international

L.G.D.J

Librairie générale de droit et de jurisprudence

القانون الدولي للبحار

Le droit international de la mer

The international law of the sea

المضائق

Les détroits

The Straits

القنوات البحرية الدولية

International Maritime canaux

International Maritime channels

حرية الملاحة

Liberté de navigation

Free navigation

المرور البريء

passage inoffensif(innocent)

innocent passage

المرور العابر

passage transiter

Transit passage